

A SZEGEDI PIAC

Írta :

Dr. Kováts József



**A Szegedi Alföldkutató Bizottság kiadása
Szeged, 1933.**

A S Z E G E D I P I A C

- Gazdaságpolitikai tanulmány -

A Szegedi Alföldkutató Bizottság megbízásából

írta

DR. KOVÁTS JOZSEF

S Z A B



A Szegedi Alföldkutató Bizottság kiadása

Szeged, 1933.

Készült saját GESTETNER gépünkön

SZTE Klebelsberg Könyvtár



J000975713



C 5667

E L Ő S Z Ó .

A Szegedi Alföldkutató Bizottság tudományos kutatásaival párhuzamosan működése kezdetétől fogva arra törekedett, hogy Szeged mezőgazdasága gyakorlati kérdéseit is vizsgálat tárgyává tegye. Higgadt megfontolással mindenkor egy-egy kérdés ~~részletes~~ tanulmányozását, megvitatását és realizálását vette programjába. Az elmúlt esztendőben így vitte hatalmas lépésekkel előbbre Szeged vidéke burgonyatermelését, majd később a gyümölcsstermesztés ügyét. Az elmúlt télen a mezőgazdasági szakosztály céljából tűzte ki Szeged piacviszonyainak tanulmányozását. A termelői és kereskedői érdekeltségek teljes tudatában voltak annak, hogy a szegedi piac az elsorvadás fenyegető jeleit mutatja, igen időszerű volt tehát ennek a rendkívül bonyolult tényezőkön alapuló közgazdasági kérdésnek tüzetes megvizsgálása. A bizottság 3 hónapig tartó folytatódó üléseken valamennyi érdekelt részvétellel megvitatta az összes idetartozó problémákat és megvilágította a jelen helyzetet. A bizottságnak ezen piacankétjén külön tanulmányokat olvastak fel: Dr. Cserzy Mihály: A piacrendezésről és a helypénzről, Dr. Sztankó Dezső: A szomszédos piacok viszonyairól, Hergán Viktor: A Mars-tér rendezéséről, Főző Márton: A vasútügy kérdéseiről, Kczma Marcell: A gyümölcs és zöldség exportról, Hoffmann János: Az útügyről, Breinovits Vilmos: A szegedi útvízviszonyokról. Az üléseken ~~szankvül~~ számos igen értékes felszólalás hangzott el.

A vitaanyag éles világításban tárta fel a mai sivár helyzetet és egyuttal folderítette azt is, hogy a bajokon miként lehetne segíteni. Kétségtelen az, hogy az ország súlyos helyzetéből és a gazdasági világválságból származó bajokon ha marosan segíteni nem tudunk, a vita során azonban számos életrevaló terv merült fel, amely még a mai nehéz helyzetben is megvalósítható, ha feltételezzük, hogy a kormányban, a városi hatóságban, a termelői és kereskedői érdekeltségekben a segíteni akarás és az egymásrataltság érzete él.

Dr. Kovács József felsőkereskedelmi iskolai tanár ur volt szíves vállalkozni arra a fáradságos munkára hogy az ankét vitaanyag alapján a szegedi piac viszonyait áttekintő módon ismerteti és javaslatait összefoglalja. Ennek az értekezésnek közreadásával bizottságunk módot akar nyújtani arra, hogy Szeged közgazdasági életére, annak újra felvirágoztatására annyira fontos kérdések szélesebb rétegben ismertekké váljanak. Agyakorlati szempontot azzal kívánjuk szolgálni, hogy a szükséges intézkedések sorrendjét is megállapítottuk és mindig lehetőleg élesen elválasztottuk a könnyen megvalósítható problémákat azoktól, amelyek már jelentékenyebb befektetéseket is igényelnek. A tanulmány függelékeként közöljük azt a közgyűlési javaslatot, amelyet a vitában résztvevett törvényhatósági bizottsági tagok terjesztettek a legsürgősebb teendőkről a város közgyűlése elé.

A tanulmányt abban a biztos reményben boestjuk utjára, hogy ezzel is szolgálhatjuk városunk érdekeit.

Dr. Kogutowicz Károly.

E tanulmányt Szeged fáradhatatlan munkásának
Somogyi Szilveszter dr. polgármester úrnak ajánlja

S Z E R Z Ő

I. MEGÁLLAPÍTÁSOK.

A világtörténelem nem ismer még egy olyan korszakot, amelyben az egész emberiség élete akkora sorsközösséget mutatna, mint napjainkban. Ez a sorsközösség akkor kezdődött, amikor a technika fejlődése fokozatosan világgazdasági egységbe vonta össze a föld egész felületét. A sorsközösséget betetőzte a világháború, vagy még inkább az a békekötés, amely - egyéb kedvezőtlen tényezők közreműködésével együtt - létrehozta a mai vajdó világhelyzetet.

Bevezetés.

Ebben a mindinkább súlyosbodó politikai, társadalmi és közgazdasági helyzetben a termelés, az értékesítés és a forgalom kérdése az államhatárokon belül is, de főként a nemzetközi életben mind súlyosabb problémává, a létfenntartás problémájává növekszik. Ez mindinkább rákényszeríti az egyesek sorsát szabályozó közületeket, hogy figyeljenek, idejűknek és erejüknek legnagyobb részét a létfenntartási /-költtségvetési/ kérdéseknek megoldására fordítsák.

A 19. század individuális gazdasági irányzata: a gazdasági liberálisizmus hallatlanul kifejlesztette a világ gazdaságát - méreteit, technikáját és összefüggéseit illetőleg. De a nagy szabadverseny eredményeként a gazdasági egyedeknek százmilliói ma a gazdasági élet porondján kiterítve fekszenek. Fáradt tekintetüket a közület /állam, város/ felé irányítják s tőlük várják a talpraállítást. A világ gazdaság mai hatalmas méretei mellett az egyén gazdasági párányra zsugorodik össze s mindinkább a közület oltalmába helyezkedik. Az individualizmus és univerzalizmus idejéltul-ta elméleteknek látszanak, amikkel szemben áll: az egyik oldalon az állami intervencionizmus valósága, a másik oldalon pedig a társadalmi-gazdasági jellegű szervezkedés, a közületek erőfeszítései, tudományos, társadalmi és egyéb szervek és intézmények gazdasági életmentésre irányuló törekvései.

Ebben az adottságban gyökerezik a Szegedi Alföldkutató Bizottságnak / SZAB / a szegedi gazdasági élet vizsgálatára és a bajok lehető orvoslására irányuló törekvései. Ennek során teret-
lődt rá a SZAB figyelmé a szegedi piac kérdésének rendszeres megvizsgálására. Ezt különösen időszerűvé tette a gázgyári szerződés meghosszabbításából származó bevételek, az u.n. gázgyári pénzek legcélszerűbb módon való felhasználásának éppen a jelenben felvetett kérdése.

A SZAB
piacankétja.

Az ankét
időszerűsége.

1933. januárius 9.-étől március 6.-áig a SZAB mezőgazdasági szakosztálya DORÁNSZKY KÁROLY műsz. taná -
csos, szőlőtermelő és KOGUTOWICZ KÁROLY egyet. tanár elnöklése mellett hetenkint vitastékot rendezett a szegedi piac és
a vele összefüggő kérdéseknek szakszerű megtárgyalására. E piacankét megrendezésével a SZAB korántsem kívánt a hatóság mun-
kakörébe beleavatkozni, ellenkezőleg csupán módot kívánt nyújtani arra, hogy érdekeltok, hozzáértők és érdeklődők fesztelen
cszmeccsotében megismerhessék ezt a közérdekű, bonyolult és sürgős kérdést.

A vitastékon a Koroskedelmi és Iparkamara képviselője, a városi mérnökség tagjai és más műszaki emberek, törvényhatósági bizottsági tagok, birtokosok, iparosok, kis- és nagykereskedők, gazdasági kérdések iránt érdeklődők vettek részt. Az ankét folyamán önálló előadások voltak: a piacrendezés és vásárcsarnokok, a Mars tér rendezése, burkolása, az exportpiac, a szegedi piaccal összefüggő utak, helypénz, stb. tárgyában.

Az ankét során nyilvánvaló lett, hogy Szeged egész termelő és fogyasztóközösségét, koroskedelmét és magát a városi háztartást a mai viszonyok között igen erősen érinti a szegedi piackérdésnek sokféle szétágazó problémája. Az OLKE május 7-iki közgyűlésén GÖBÖS miniszterelnök rendkívül találóan mutatott rá arra: " hogy a mai gazdasági élet legfontosabb és legnehezebb feladata a termények elhelyezése, piacok keresése, piacok megtartása."

Az ankét megállapításai általános érvényűek.

Ha inkább, mint valaha az értékesítés uralja, irányítja a termelést. A háború előtti időben a magyar agrikulturának értékesítés szempontjából nem voltak különösebb gondjai. De a mezőgazdasági termelésnek világszerte bekövetkezett nagymértékű átalakulása, a lehetetlen vámviszonyok, az autárkiára való törekvés és egyéb tényezők a magyar agrikulturát is teljesen új helyzet elé állították. A változott helyzetet az értékesítés, a piac szempontjából lehet legjobban áttekinteni. E ponton válik nyilvánvalóvá, hogy milyen feladatok elé került ma Szeged, amely Debrecen után az ország legnagyobb határu és legnagyobb birtokos városa. Ezért Szeged háztartásában döntő szerepe van a szegedi agrikulturának, amelyet a legnagyobb részben csekély műveltségű s tőkével alig rendelkező kis existenciák tartanak fenn.

E ponton jön előtérbe a városi közületnek az a feladata, hogy a maga termelőközössége részére megfelelő értékesítési viszonyokról gondoskodjék. Az a boldog világ, amidőn a város bérletivel megkötötte a rendszerint hosszabb időre szóló bérleti szerződést és azután jóformán csak követeléseinek / esetleg jogi úton való / behajtásával tördött, - a múlt birodalmába tartozik. A mai változott helyzetben annyira jellemző világ gazdasági jelenségeként mutatkozó állami intervencionizmus szerepét a maguk kisebb hatáskörében át kell venniük a városi közületeknek is.

De ez még koránt sem elég. Mert a hatóságokon kívül magának a társadalomnak is, az önszervezés elve alapján, sok a tennivalója. A termelő közösségnek gazdasági célú megszervezése, a társadalmi jellegű népművelés, a termelés irányítása, a helyzetanalízis, kísérletezés stb. olyan munkakört alkotnak, amely részben nem hatósági eszközökkel is ellátható. Éppen szegedi viszonylatban mi sem igazolja ezt jobban, mint a SZAB - nak ilyen irányú, tervszerű munkássága, amelyről szóló beszámoló az 1926 - 32 évekről ez év telén jelent meg. E beszámolóból a nagyközönség is láthatja, hogy a SZAB helyszíni kutatómunkája, az ezek alapján lefolytatott különböző tárgyú ankétok és az ezek megállapításaira alapozott, gazdasági célú gyakorlati tevékenység milyen eredményeket hozott. Elég ha ez eredmények közül csak azokra utalok, amelyek a homoki burgonyatermelés, a gyümölcstelepités és termelés, növényvédelem, baromfitenyésztés, tanyai népművelés, szervezkedés és mintatanyaintézmény terén mutatkoznak. Kitűzött cél az exportra termelés.

Hosszu időre érvényes fejlesztési program.

De a nem hatósági jellegű munkának végleges eredményei a piaci / értékesítési / viszonyoktól függenek. Itt tehát a munka folytatása a városi vagy állami hatóságokra hárul. Ez a belátás készítette a SZAB - ot piacankétjának megtartására és arra, hogy ennek eredményeit / anyagát felhasználva és célszerűen kiegészítve / a szerény tanulmány keretében a városi hatóság és közönség elő tárja a közvélemény alakítása céljából.

Habár a piacankótra a SZAB termelési akciója folyamán természetesen került sor, annak különös időszerezését a „gázgyári pénz” felhasználásának kérdése adott. De bármennyire is időszereznek látszott az ankót, annak megállapításai korántsem pillanatnyi jellegűek, hanem inkább általános érvényűek. A SZAB véleménye az, hogy az alábbiakban következő megállapítások és javaslatok alkalmasak hosszabb időre szóló városfejlesztési program összeállítására is. / Jegyzet 1. / A tanulmány gondolatmenete kottás, illetve párhuzamos. Nevezetesen: a tanulmány első részében a szegedi piac természetéről és leromlására vonatkozó tények megállapítása, vagyis a jelenlegi helyzet ismertetése történik. Az ezzel párhuzamos, második részben az anyagi létesítményekre, valamint a célszerű intézkedésekre vonatkozó javaslatok következnek. /

Ha a szegedi piacot nemcsak a jelenben, hanem inkább a múlt időre nézve szemügyre vesszük, annak három összetevője: helyi piac, átmeneti forgalom, exportpiac - szembevetve. Amióta a múlt század másik felében kialakult Szeged körül a mai tanyavilág, azóta, egészen a háború utáni időkig állandóan nőtt a helyi piac terjedelme és jelentősége.

A helyi piac az egészen kis méretekben gazdálkodó nyerstermelő vidék és jórésben ennek szükségleteihez igazodó iparos - és kereskedő város gazdasági együttélésének jellegzetes képét mutatja. Az így kialakult forgalom sok tekintetben olyan kezdetleges módon bonyolodik le, ami szöges ellentétben áll az egyetemi várossal.

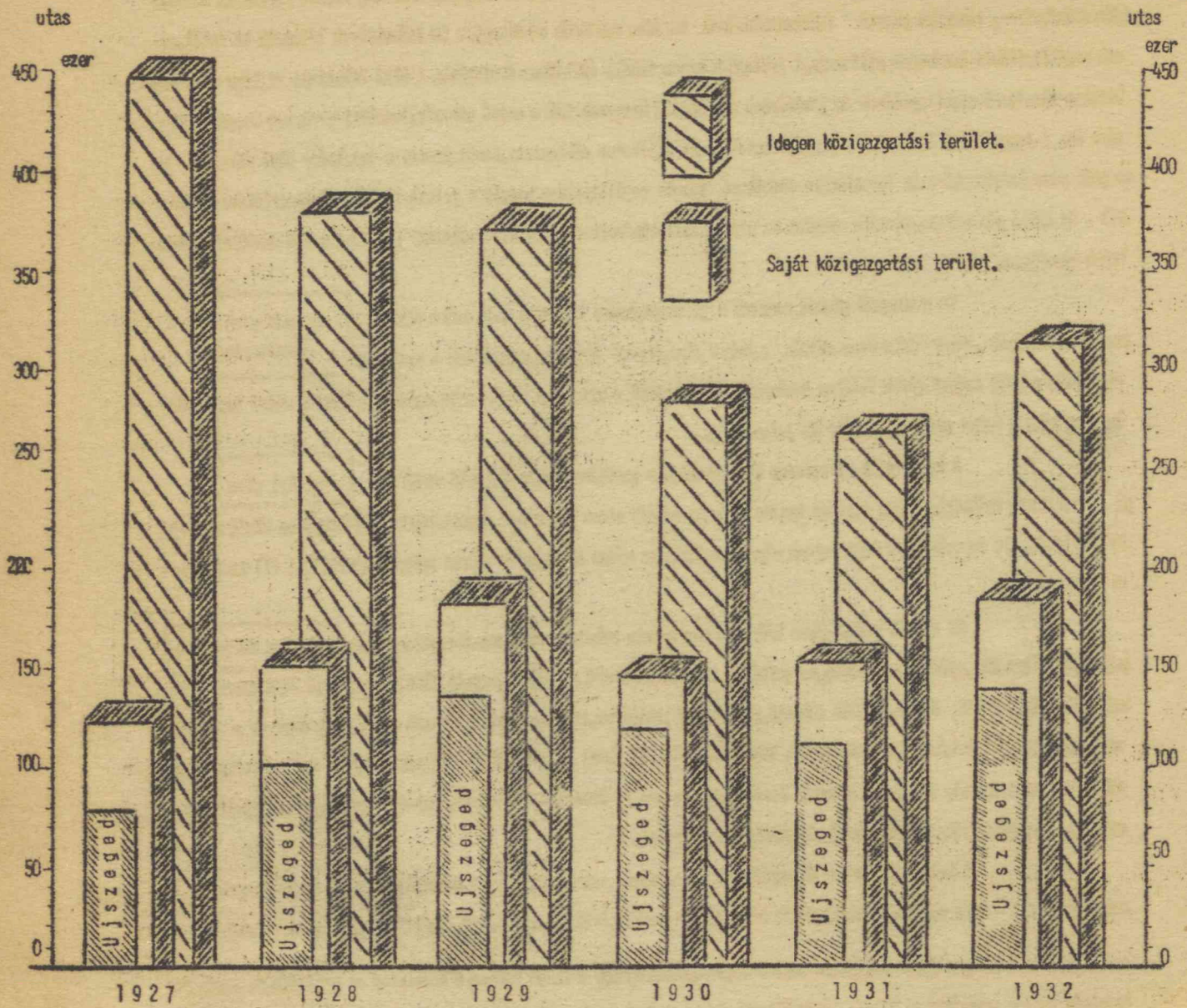
Az eladók száma egyes időszakokban szinte hihetetlenül nagy. Közvetlen élelmiszer árú van 224, gyümölcs-, zöldség-, baromfiárú 416, földön áruló, gyalogos termelő 1500, kocsipecs 2100, iparos, kereskedő 364, zsibárú 286; összesen 4890 termelő, piaci árú, zsibárú, kisiparos, kiskereskedő kínálja az árut. Ez a helyzet számszerűség tekintetében igen változó, de lényegében állandó. Ebből a helyzetből mint adottságból kell elbirálni sok-sok olyan dolgot, amely a szegedi piaccal összefüggésben van: útkérdés, közvetvám, hidvám, helyi pénz, piacrendezés, vásárcsarnok, exportpiac stb.: /, amelyekről későbbiekben lesz szó.

A helyi piacra holt agrárárú mennyiségét, származási helyét illetőleg annak eloszlását - erre vonatkozó statisztika hiányában - megközelítőleg sem tudjuk megállapítani. Ugyanezt mondhatjuk az innen kivitt árúkra nézve is. Minden esetre megállapítható, hogy a helyi piacon a kocsipecs az uralkodó, de ennek felhozatala nagyon egyenlőtlen, 200-250 kg hullámzik. A kocsipecs legnagyobb része a szegedi tanyavilágból, Dorozymáról, Sándorfalváról és a közeli tiszántúli községekből való / ezek közül sok kocsi a magas hidvám miatt Újszegeden marad /. Természetesen figyelembe veendő a helyi árúforgalom tekintetében, a kocsin és gyalog bejövők mellett, a teherautók, autók, gazdasági vasut és a szomszédos /: 15, illetőleg 20 km határon belüli /: vasuti forgalom személy és árúforgalma is.

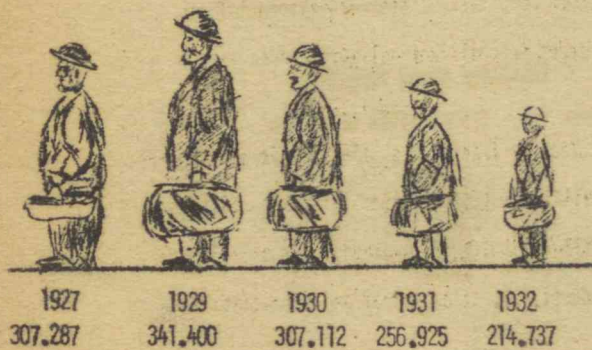
A kocsin és gyalogbejövők, a teherautóforgalomról nincs adatunk. Az autóbuszok és a Gazdasági vasut forgalmát a következő számok jelzik:

Városi autóbuszüzem személyforgalma:				Gazdasági vasut forgalma:	
Év	Saját közigazgatási terület utaslétszám	Idegen közig. terület utaslétszám		utaslétszám	árúszállítás tonnákban
1927	122.736 ebből Újszeged 79.170	448.911		307.287	19.853
1928	150.957 " " 102.586	378.633		341.400	46.642
1929	180.026 " " 130.803	375.733		307.112	28.165
1930	147.437 " " 115.923	282.236		256.925	20.850
1931	152.345 " " 111.220	269.129		214.737	30.601
1932	182.820 " " 138.727	313.918			

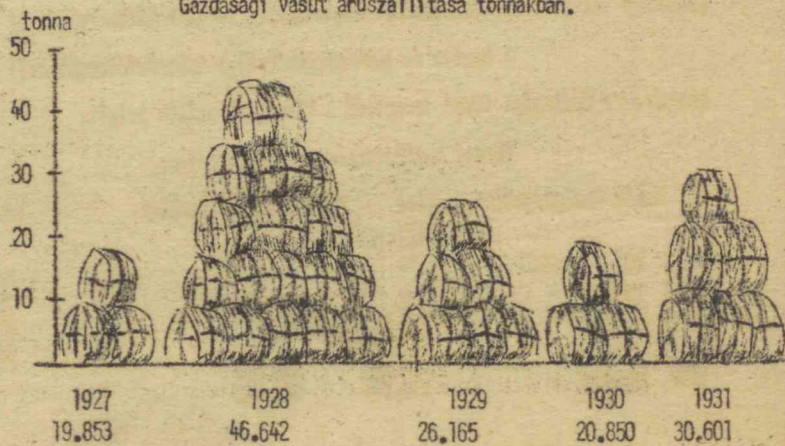
A városi autóbusz személyforgalmi adatai.



Gazdasági vasút utaslétszáma.



Gazdasági vasút áruszállítása tonnákban.



Bár ezek az adatok az egész évi forgalomra vonatkoznak, azért a piaci forgalomra vonatkozó jellemző értékük megvan, mivel a forgalom nagyobb része a hetipiacos napokra jut. -- A számok különböző következtetésekre adnak alkalmat, de mindennél tanulságosabb a saját -- és az idegen közigazgatási területre vonatkozó adatok összehasonlítása. Feltűnő, hogy az idegen terület utasforgalma kb. kétszerese a saját közigazgatási területének. De még feltűnőbb lesz ez a különbség -- kb. hat-nyolcszoros arányu -- ha Ujszeged forgalmát -- ami 2/3 részt jelent -- figyelmen kívül hagyjuk.

A helyi piac tekintetében figyelemre méltók a szomszédos vasuti forgalom adatai. Így pl. Ujszeged utasforgalma a háboru előtt állandó volt; a szarb. meg szállás óta 1928-ig állandóan emelkedett, azóta rohamosan csökkent, de még ma is kétszerese a békebeli forgalomnak. Ehhez hozzá kell számítani a keletre menő autobuszforgalmat is. Szeged személy p.u. 16%-ot kitevő, közelebbi szomszédos forgalmának 80-90 %-a Szőreg, Dőce, Vádrusháza felé tart. Ez mind arra int, hogy nagyobb figyelmet kell fordítani a közel-keleti területek felé. -- A Szeged Rokus-i állomáson 53 %-ra megy a szomszédos forgalom / Algyő, Vásárhely /, ami Szegedre nézve áruforgalmi szempontból szintén jelentős. Ezek után nyilvánvaló, hogy a helyi piac -- a közvetvám, hidvám, helypénzek, különböző városi illetékek és a forgalmiadó révén -- milyen jelentős tényezője a városi háztartásnak.

E lényegében agrár jellegű piac függvényének mutatkozik az a tarka kisipari piac, amely leginkább a földmivelő osztály igényeit elégíti ki. Ez a sokféle helyi piac a hetivásáros napokon átalakítja a város képét. Bizonyos tereken és útvonalakon nagy forgalmat von maga után.

A helyi piac határterületénél sokkal nehezebben meghatározható az a terület amelynek árui Szeged részére átmennő forgalmat jelentenek. Az átmennőforgalom méreteiről, főleg

Átmennőforgalom

a háboru előtti időből, -- megfelelő szegedi forgalmi statisztikai adatok híján -- pontatlan ismereteink vannak. De a házags adatokból is megállapítható, hogy inkább a nagykereskedelmet tápláló átmennőforgalom, még a háboru-előtti évtizedekben is, jelentős volt. A Szeged-temesvári vonal megnyitása /1857/ előtt Szeged központja volt az Alföld déli része gabona, termény és állatkereskedelmének. A temesvári vonal megnyitása Budapest felé szabad utat nyitott annak a Délvidéknek, amelynek áruit addig Szeged vette át. De a szegedkörnyéki vasutvonalak megépítése után is nagy tranzit -- állomásként szerepel Szeged, egészen a trianoni megcsonkításig. Erre nézve mondja KULINYI ZS. "hogy messze haladja ez a tevékenység a helyi termelésnek és helyi fogyasztásnak kereteit." Ez természetes is, hiszen Szeged a Monarchia idejében központja volt a budapest-bukaresti, az Alföld-Fiume-i vonalnak. Idekapcsolódott több bácskai és torontáli h.é.v.. / Pécska-Brád, Szeged-Temesvár, Szeged-Karlova /, ami a Délvidék nagy részét Szeged gazdasági érdekkörébe vonta. 50-70 %-ig onnan táplálkozott a nagyipar, ugys mint vásárló, ugys mint eladó. / malom, kender, fűrés, husipar stb. /

De ezen a közvetlen érdekeltségű, szűkebb körön túltekintve és gazdaságföldrajzi szemmel nézve a dolgot: "Szeged egy belsőbb fekvésű, szélesebb perspectivájú gócpont a Balkán két vérs kereskedelmi kapuja: a Fekete-tenger és Adria -, Romania és Dalmácia felé, Fiume és a Duna-delta-felé". Ezzel az utalással csak azt akarom jelezni, hogy az egykori óriási lehetőségektől ma milyen távol áll Szeged; hogy Szeged geopolitikai helyzete minden más magyar városnál nagyobb mértékben és hátrányosabb módon megváltozott.

Ugyanez a terület, amely Szeged átmennőforgalmát biztosította, más irányban is táplálta Szeged kereskedelmét. Mert jórésben az itteni eladás értékéből fedozte azoknak az árúknak a vásárlását, amely árúkat részben a szegedi ipar állított elő, részben a szegedi kereskedelem a vámkülföldről hozott be. Az így megizmosodott nagyipar és nagykereskedelem azután meglepően széles körre tudta kiterjeszteni működését. / 1. az exportról szóló fejezetben. /



Szegednek, mint tranzitállomásnak szerepét és jelentőségét élénken kidomborítja PALÓCZ L.: Szeged és a Délvidék differenciális szállítási díjszabása, 1901, című munkájában. Munkájában Budapesttel szemben, a gazdasági decentralizáció elvét szeretné érvényesíteni; ennek eszköze olyan tarifa-politika lenne, ami Szegednek mintegy árumegállító jogot biztosítana. Midőn 30 év távolából és ebből az átváltozott világból visszatekintve, olvassuk PALÓCZ izzó érvelését, úgy érezzük, hogy a mai helyzetben Szeged sokkal többet kívánhat az országos kormányzattól. Ma is nagyon meg lehet szivlelni PALÓCZ érvelését: "habár közgazdasági elv, hogy piacot mesterséges módon teremteni nem lehet, viszont tény az, hogy városok pusztultak el, mert piacaikat mesterséges úton fejleszteni elmulasztották és - viszont!.. A meglévő piac emelkedését, gazdaságítását csak is mesterséges úton, okos gazdaság-politikával lehet és kell előmozdítani."

A szegedi átmenő forgalomban a Tisza a múltban nagyobb tényező volt, mint a vasút. Az egész hajóforgalomra nézve a békeidőkből nincs számszerű adatunk, de a vasúti és hajózási vezető emberek az akkori hajóforgalmat a mai-nak kétszeresére becsülik.

Kedvező fekvésével és megfelelő berendezésével a vízi, illetőleg az átmenő forgalomnak nagyon jelentős tényezője a KÖZRAKTÁR, a Hitelbank alapítása, önállósult Rt., amely re-expediciós kedvezményezési jogával még a legtávolabbi területekről is Szegedre tereli a forgalmat / az elszállítás alkalmával a tároltató felek az útkülönbözetnek megfelelő fuvardíj-térítésben részesülnek/. V á m s z a b a d r a k t á r a révén külföldi áruk is felkeresik a közraktárt. A békeévekben a legnagyobb belföldi üzletházakon kívül osztrák, német, svájci és orosz cégek állandó megbízásokkal foglalkoztatták. Az áruk minőségi átvétele és gondozása tette lehetővé az idegen cégek bizalmának megnyerését. Természetesen a mai megnyomorított helyzetben, a közraktár útján lebonyolódó áruforgalom, - kivételes esztendőktől eltekintve /1931/ -, csak 1/3 része a háború előttiinek. Vagyis a békeidőbeli 3-6000 vagon közraktári gabonaforgalom a háború után évi 900-1800 vagonra csökkent. A forgalom jelentékenyebb része brailai viszonylatban nyer lebonyolítást.

A közraktár.

Ismert dolog, hogy az átmenő forgalomban döntően szerepelt a torontáli és bácskai gabona. Ez ma nagyon hiányzik, de a gabona átmenőforgalmat még a mai viszonyok között is jelentékenyen növelni lehetne a békéscsabai vonalon Csorvásig-, a budapesti vonalon Félégházáig terjedőleg kedvezményes fuvardíjjal, amint ezt már SZ.CS.E.V. megtette a maga vonalán. / Tanulságos lenne a MÁV-ra nézve, ha megfigyelné, hogy hetenként hány szekérrakomány gabona jön be a szegedi közraktárba 40-50-60 km távolságból. Ha a Duna-Tisza csatorna bármilyen formában szegedi betorkolással elkészülne, megsokszorozná a mai szegedi átmenőforgalmat./

A közraktár vezetősége a szegedi forgalomra nézve károsnak mondja, hogy a Szegedet gazdaságilag leginkább érdekli Alsótanya vidékéről bejövő Gazdasági Vasutnak nincs a közraktárral közvetlen összeköttetése. Ennek fontossága különösen most látszik meg, amidőn megnyílt a nagy lehetőséget jelentő bajai út, amelynek valójában első állomása Alsótanya-központ. Az is a forgalom akadály, hogy a vasúti hídtól a közraktárig vezető út, különösen esős időben, alig használható állapotban van.

A helyi piac és az átmenőforgalom - utóbbi adja a zömét - összefüggéséből áll elő az export-piac. Hogy ez mit jelentett Szegedre nézve és mit veszített a szegedi

Export - piac .

di export-piac, azt eléggé igazolják KULINYI ZS. adatai /Szeged Újkor, 637-8 oldal./, amelyek 26 exportképes szegedi iparágáról számolnak be. Az ipari áruk legnagyobb része a Balkánra ment, de jelentékeny volt a nyugati és északi irányú kivitel is / a legfontosabb kiviteli piacok: Anglia-8, Ausztria-9, Belgium-6, Bosznia-15, Bulgária-20, Dánia-4, Franciaország-3, Hollandia-4, Németország-9, Olaszország-5, Románia-7, Sveic-8, Svédország-1, Szerbia-19, Törökország-2, Tunisz-1. A név után lévő szám az illető országba exportáló iparágak számát jelzi. / Bár ezt az exportot mennyiségileg és értékben nem tudjuk felmérni, az nem lehet vitás, hogy ennyi elmaradt haszon, ekkora veszteség ellenében, Szeged létfontosságának és nemzeti hivatásának érdekében megfelelő kárpótlásra igényt tarthat. Szegednek e veszteséget lehetőség ellen-súlyozó gazdasági regenerálódásra van szüksége. Ez a gondolat adja a tanulmány alapsz-méjét is.

A vámkülföldre menő export mellett a helyen kell szemügyre venni az ország határon be-lüli / sőt még a szegedi gazdasági körzethez tartozó / területekre irányuló áruforgalmat és az ezzel járó számot-tévő idegönforgalmat is. Ugyanis a nem Szegeden adófizető gazdaságok részéről Szegeden történő vásárlás vagy megrendelés a szegedi vagyon növekedését eredményezi épúgy, mint ahogy az ország kiviteléből származó jövedelem vagy követelés a nemzetvagyon gyarapodását jelenti. Ez ismert közgazdasági jelenség hangsúlyozása azért szükséges, mert az láttatja meg, hogy milyen értéke van a nem szegedi közigazgatási területek és a szegedi gazdaságok között lebonyolódó forgalomnak. Végeredményben bármely várost, illetőleg városi háztartást csak a kívül eső területek vásárlásai és itt lebonyolított pénzümoletai, valamint az államháztartásból közvetlenül, vagy közvetve az illető városnak jutó jövedelmek táplálják. E szempontból van - különösen a mai viszonyok között - Szegedre nézve eg-zisztenciális jelentősége az itteni állami intézményeknek.

A szegedi export-piac áruit két csoportra oszthatók: Az export - piac részei.
1./ a helyi piac agrár-főlőslegei, 2./ a szegedi nagyipar áruai. Ezeket sorjába véve, a helyzet nagy vonásokban a következő. A helyi piac agrár főlőslegei és a szegedi kereskedelem vidéki bevásárló telepei után Szegedre jövő amaz áruk is, amelyek innen már mint szegedi áruk kerülnek kivitelre: A helyi piac agrár-főlőslegei. vetőmag, gyógynövény, cirokszakáll, hüvelyesek, olajmagvak, burgonya, gabona, liszt, tarhonya, gyümölcs, bor, főzelékfélék, paprika, dughagyma, virág, gyümölcsfaoltványok, élőállatok, hús, élő és vágott baromfi, tojás, toll, zsir, háj, szalonna, gyapju, bél, bőr, prémok stb. Ezek természetesen Szegeden kívül keresnek elhelyezkedést. Ez eset-ben tehát szó van a városban és a város közelében /Dorozsma, Algyő, Sándorfalva, Szőreg, Deszk, Szentiván/, valamint a szegedi tanyavilágban termelő közönségről, sok-sok piaci árusról, kiskereskedőkről, a szegedi nagyüzletről. De eze-ken keresztül, közvetve szó van az egész szegedi iparról és kereskedelemről, amelynek nagy része erre az agrárközön-ségre alapozza megélhetését.

Itt most csak megemlítem azt a nagyon ismert, sajnálatos tényt, hogy az áruk közül ma már legtöbbször az exportjában óriási a visszaesés és szinte leküzdhetetlenek az értékesítési nehézségek. A kedvezőtlen világgazdasági helyzet ellenére a fennálló bajok orvoslása jórésztőlünk függ. Végeredményben az agrár Szeged gazdasági életének számai legnagyobb részben az export-piac terén futnak össze. Ezért főként itt mutatkoznak meg a bajok, a tennivalók, a megoldásra váró problémák.

A szegedi export-ipar a vámtáron belül és kívül teljes mértékben a Monar-
chia és a békebeli Magyarország gazdasági szerkezetén épült fel. Tájékozódásképpen utalok KULI-

Az export-iparok.

NYI adataira, amelyek szerint az exportra kerülő áruk: asztalos munkák, butorok, cementárúk, cognac /pálinka, likőr / ocot, faárúk, fonalak, fűdélcserep, gyökény, gyufa, hangszer, kender-, kőtélárúk, liszt és korpa, óra, paprika, porcelán, szalámi /szalonna, zsir/, szappan, szosz, szövot, tarhonya, téglá /disztégla, keremit / zsinégárúk stb. Ha pedig az exportban jelentősebb része van a következő nagyiparoknak: malom, kender, juta, kötszővő, szalámi, élelmiszer, kő /cirok/, gyufa, enyv, bőr, fűrés, asztalos, butor, vasiparnak.

A nagykereskedelm jellemzőbb áruai: termény, mag, gyümölcs, bor, baromfi, hús, zsir, tojás, toll; a lakóóról Szegeden át közvetített hagyma és a tiszántúli cirok.

Nagyon tulnő tanulmányom keretén a dolgok további részletezése. A kereskedelmi és Iparkamara évi jelentéseiben egyébként hiteles és szakszerű tájékoztatás található. Egyébként a tanulmány közöppontjában inkább az agrárjellegű piac áll.

A képzettebb és élelmesebb nagyipar és kereskedelem gyorsan felismerte a változott viszonyokat és azokhoz a lehetőségig alkalmazkodott. Viszont az országnak a trianoni helyzetben bekövetkezett iparosodása új iparágak keletkezését is lehetővé tette / pl. kötszővő, szőnyegszővő ipar, kő- és cirokseprű gyártás, bőr- és jutaipar /. Sajnátságos, hogy az élelmiszeripar ágai közül teljesen hiányzik a konzervgyártás, aminek itt természetes feltételei lennének.

Az átmenő és export-forgalom nagyságára vonatkozólag a rendelkezésre álló adatok hiányosak és több tekintetben csak becslésre vagy épen következtetésre vagyunk utalva.

Az átmenő és export-forgalom méretei.

A KULINYI által közölt, 1893. évi adatokon kívül a vasúti forgalomról 1910 óta, az összes hajóforgalomról pedig csak a Révkapitányság működése /1925/ óta vannak - inkább csak tájékoztató értékű és általános jellegű - adatok, amelyeket számszerűleg és könnyebb áttekinthetőség céljából a tuloldali grafikonokon tüntetünk fel.

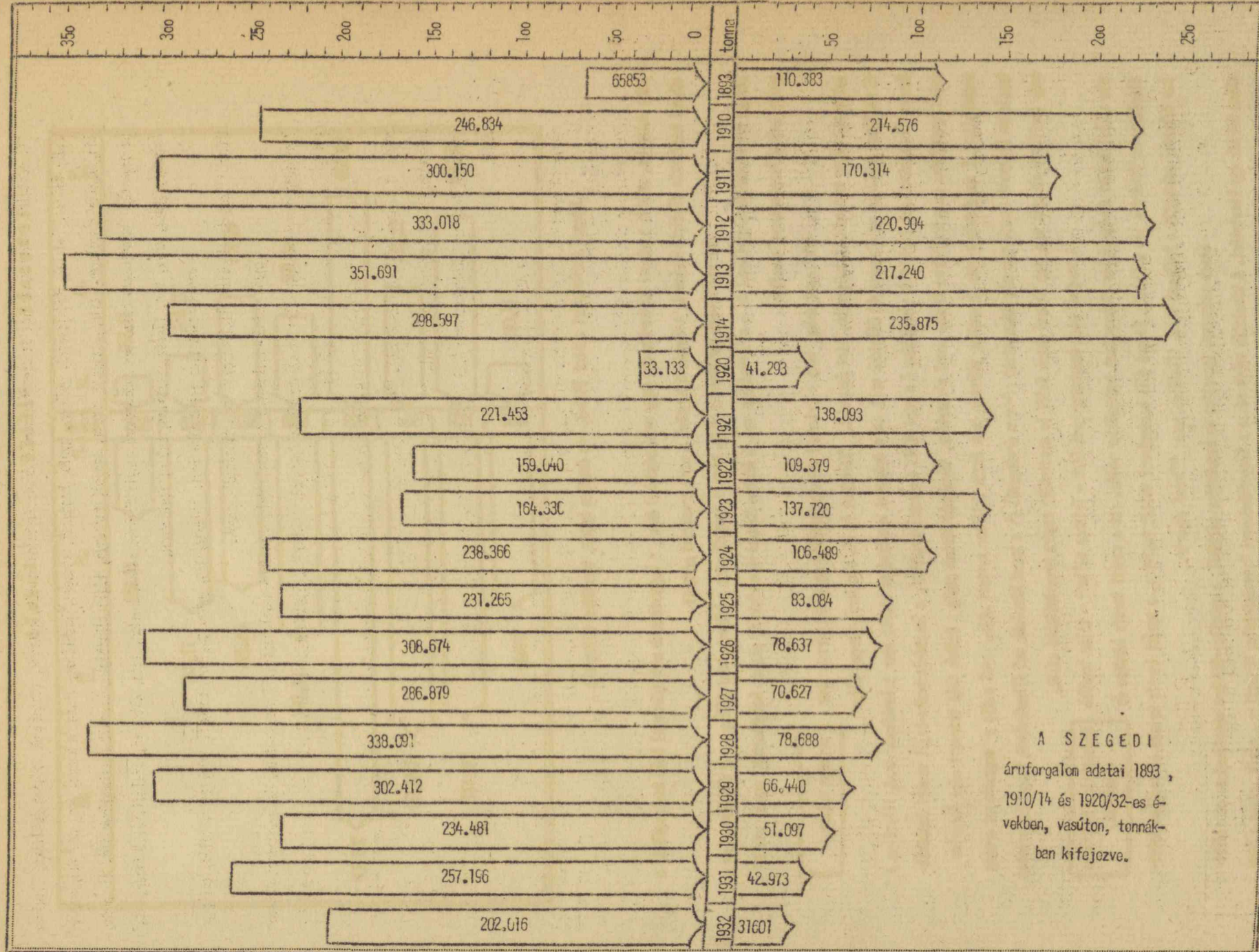
E nagyon vázlatyszerű statisztikából a következőket lehet megállapítani: 1./ A vasúti áruforgalom 1893-tól 1913/14-ig meghárom-négyszereződik. 2./ A behozatal a háború után fokozatosan emelkedik és 1928-ban megközelíti az 1913 évit / itt legnagyobb mennyiséget a tüzelőszor jelent, amiből nagyjában állandó a szükséglet/. De 1928 után, az elszegényedés és fogyasztóképeség csökkenése miatt, fokozatosan csökken a behozatal. 3./ Az árufeladás a békeidőben, nagyjában az importtal párhuzamos; a háború után az is nagyot csökken, de 1923-ig még lépést próbál tartani a behozattal. 1924-től kezdve állandóan csökken és a múlt évben már csak 1/8 részét tette az 1914 évinek. A hajóforgalom a békeidőhöz képest csokély. Az érkezés és feladás nagyjában itt is párhuzamosan emelkedik a kritikus 1928/29-ig. Onnan kezdve rohamosan süllyed. /Kivétel a már említett 1931-es esztendő, amidőn Szegedről az átmenő forgalomban kb. 6000 vagon és a felső Tiszáról Szegeden át kb. 4000 vagon gabona ment ki brailai viszonylatban /. 5./ A hajóforgalom tonnaösszmenyisége - ami békében felülmúlta a vasúti forgalmat -, a háború után nagy átlagban ennek felét-harmadát teszi.

Furcsának látszik, hogy a hajófeladás két-háromszorosa az érkezésnek; ennek az oka az, hogy Békés- és Csanádból sok gabona érkezik vasúton, sőt az utóbbi időben jelentékeny mennyiségek jönnek szekéren is, amelyek azután hajón folytatják útjukat. / Adatok hiányában teljesen számításon kívül marad a székér- és autóforgalom, amelynek egy része szintén az átmenő és exportforgalmat táplálja./

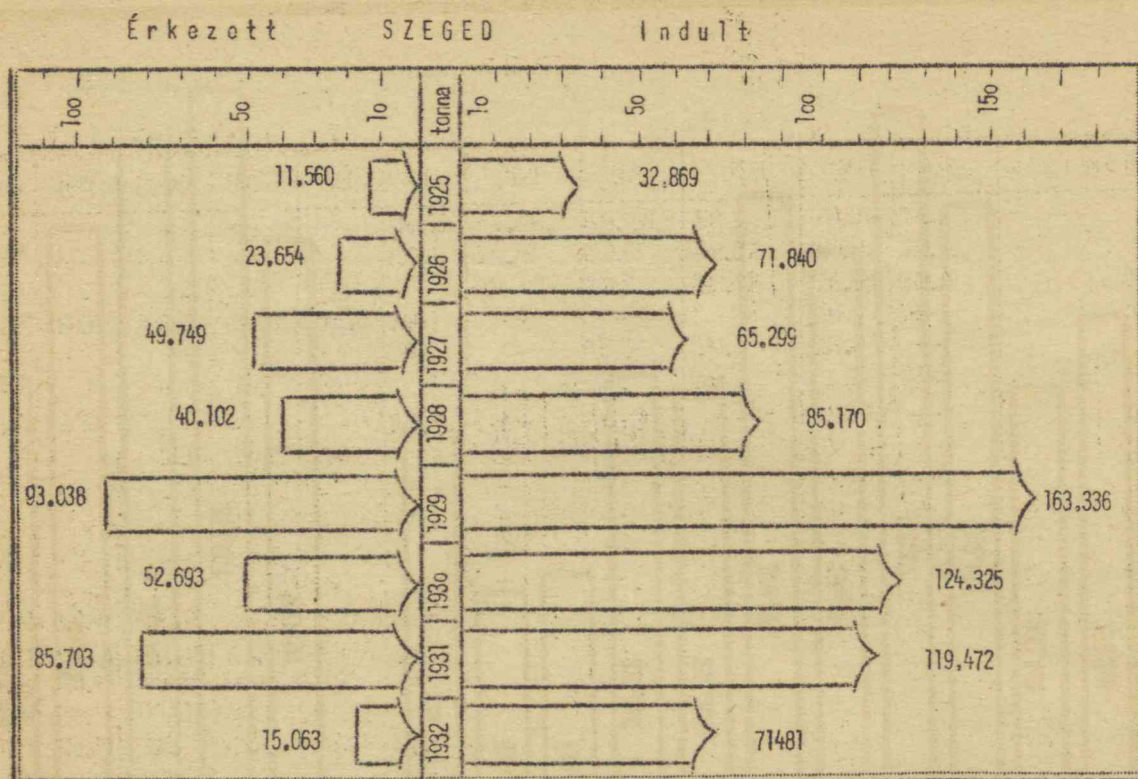
Az áru-fajokra, azok mennyiségére, a belöldi és külföldi viszonylatban való forgalomra nézve némi tájékoztatást nyújt az 1927-32-ig terjedő hajóforgalmi statisztika, amit a 15. oldalon mutatok be.

A SZAB piacenkétjának egyik indító oka a szegedi piac leromlásának felisme-

A szegedi piac leromlása.



A SZEGEDI
 áruforgalom adatai 1893,
 1910/14 és 1920/32-es é-
 vekben, vasúton, tonnák-
 ban kifejezve.



Szeged áruforgalmi adatai 1925-32 -es években hajón, tonnákban kifejezve .

rés volt. Ma, amidőn a városi háztartás oly nagy nehézségekkel küzd, a leggendosabb utánajárással kell kivizsgálni a városi háztartás életlehetőségeit, a fennálló bajokat s azok orvoslási módjait.

Az ankét megállapítása az volt, hogy a szegedi piac a háberu utáni időben - az általános gazdasági hanyatlástól függetlenül is - elsovadóban van. E közben Szeged környékén új piacok keletkeztek, egyes piacok pedig jelentékenyen megnövekedtek.

Közismert dolog, hogy a trianoni országcsönkítés egyetlen várost sem juttatott olyan kedvezőtlen helyzetbe, mint Szegedet. /Térképet l. 16. oldalon/. Szeged éltető mögöttes területe az elszakított Délvidék volt. De a trianoni veszteségek között igen jelentékeny marad, illetőleg a Szegedtől keletre levő területek elvesztése / a régi ACSEV összezsugorodása/, a Szeged-Szabadka-bajai vasúti összeköttetés megszűnése és a Nagyvárad-fiumei vonal elvesztése, távolabbi körben pedig a Balkán felé irányult régi forgalom megbénulása. E veszteségek után Szegednek jóformán csak észak felé van nyitott útja, mivel pedig a megcsökkent ország területén Budapest vonzóereje még fokozottabb mérvben érvényesül és a hozzá közelebb eső állomásoknak Szegeddel szemben nagy tarifális előnyük van, így Szeged észak felől is mindinkább magára hagyottabbá válik.

Trianon hatása.

A szegedi piac összezsugorodásának - Trianon mellett - talán legfőbb oka a közlekedési és tarifális viszonyoknak kedvezőtlen volta. Itt a vasúti tarifa kérdés és általában az útkérdés jön előtérbe. Szeged déli határvárosi voltát tekintve, a vasúti tarifa szinte ellensúlyozhatatlan teherrel nehezedik a Budapest felé, illetőleg azon túlmenő exportra.

Kedvezőtlen tarifális viszonyok.

Ennek számszerű igazolása és bemutatása céljából, a gyümölcs-félékre vonatkozóan az alábbiakban közlök egy kimutatást. A kimutatás egyik része a Szeged-Budapest Nagyvásártelep közötti -, másik része a Sze-

HAJÓN VALÓ ÁRUFORGALOM mm-ban.

a./ Külföldi forgalom.

Kivitel

Behozatal

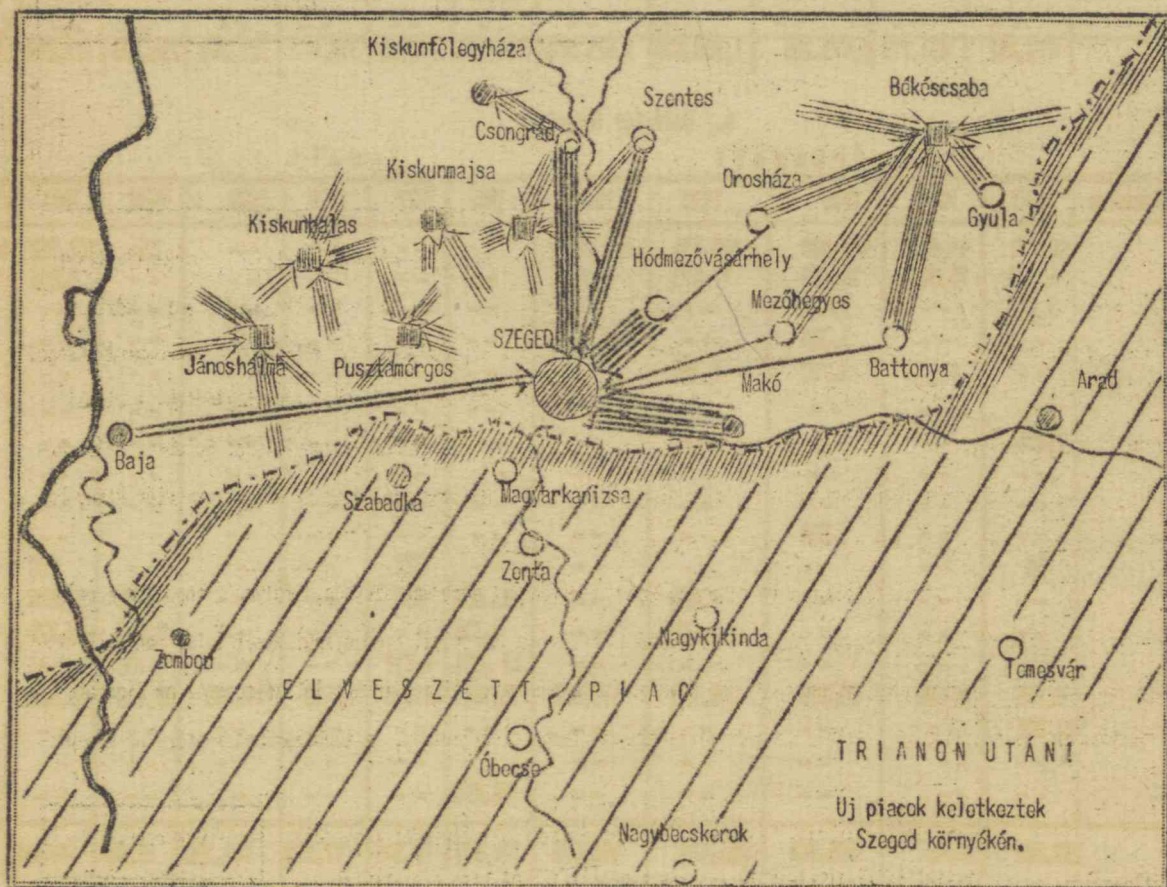
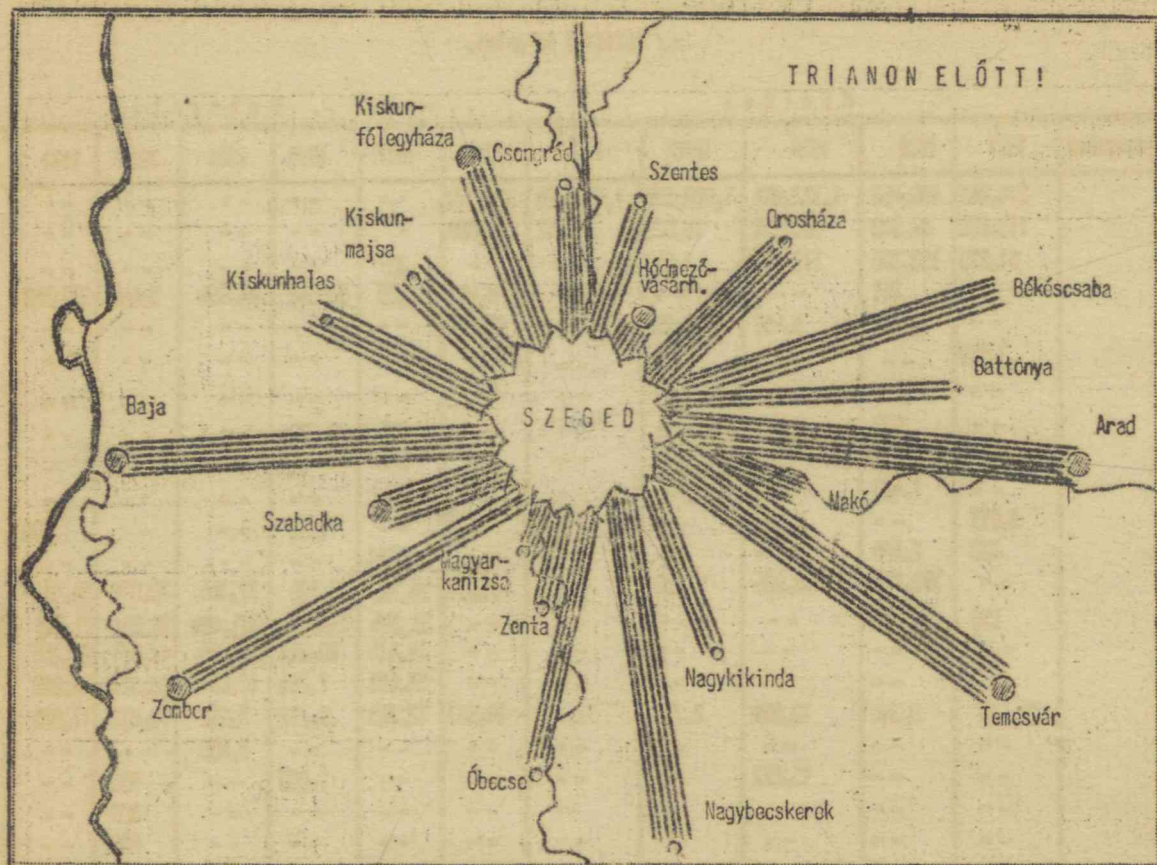
Az áru megnevezése	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Buza	274.348	400.460	1,112.906	1,080.669	1,585.378	328.319	--	--	--	--	--	--
Rozs	115.660	81.148	125.561	15.029	24.252	26.009	--	--	--	--	--	--
Liszt	51.620	152.300	175.395	3.819	--	--	307	--	--	--	--	--
Tengeri	897	241	--	--	--	8.455	4.350	50.542	24.654	3.640	233.560	--
Árpa	--	4.222	5.452	1.256	--	51.192	--	--	--	--	--	--
Zab	2.989	--	500	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Repce	--	650	--	--	--	6.430	--	--	--	--	--	--
Korpa	--	900	4.401	--	--	--	1.680	3.500	--	--	--	--
Bab	--	357	123	--	--	--	--	51	--	--	--	--
Gyapju	--	1.400	12	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Lenáru	3.053	--	--	--	--	--	--	1.000	--	--	7.700	--
Kender	100	2.550	3.034	--	--	--	170	--	--	--	--	--
Faáru	--	180.205	19.985	5.980	1.982	1.064	19.720	32.426	37.845	76.096	54.518	--
Szén	150	--	--	--	--	--	83.694	136.031	201.488	75.882	71.140	11.165
Koksz	--	--	--	--	--	--	18.615	70.246	37.480	42.551	29.256	7.582
Tüzifa	--	--	--	--	--	--	54.691	7.244	12.004	18.527	20.060	--
Darabáru	24.445	9.340	10.884	2.736	12.416	14.557	12.203	9.212	9.942	11.818	11.820	660
Kavics	--	--	--	--	--	--	--	--	3.800	--	--	--
Magfélék	--	--	15.012	--	--	--	--	1.000	--	500	--	--
Cirok	--	--	--	--	--	--	--	--	--	300	--	--
Juta	--	--	--	--	--	--	--	--	--	890	--	2.680
Dohány	--	--	--	--	--	28.567	--	--	--	--	--	9.220
Rönkfa	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Összesen	473.262	833.773	1,473.265	1,109.489	1,623.958	464.593	195.430	310.952	327.243	230.196	428.054	31.307

b./ Belföldi forgalom.

Érkezett

Indult

Az áru megnevezése	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Buza	99.391	41.950	543.899	269.734	333.257	--	--	--	--	650	322.952	194.823
Rozs	4.803	15.588	26.369	11.673	2.940	--	--	--	--	--	3.600	31.743
Liszt	3.416	--	3.440	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Tengeri	--	--	1.200	--	8.184	--	--	--	650	--	--	--
Árpa	--	4.225	3.750	1.750	103	--	--	--	--	--	--	7.285
Zab	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Bab	1.654	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Gyapju	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Lenáru	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Kender	--	--	1.500	--	--	--	--	--	--	--	750	3.707
Faáru	68	--	--	--	--	--	121	--	--	5.490	33.576	6.100
Szén	--	--	--	4.400	--	53.665	800	--	--	8.000	10.270	--
Koksz	--	--	--	50	--	4.735	--	--	--	700	--	--
Tüzifa	--	--	--	--	--	13.661	4.217	--	--	--	--	--
Darabáru	2.745	4.639	25.196	6.793	115.531	5.991	12.378	17.598	118.700	83.140	89.386	11.522
Kavics	41.205	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Magfélék	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Rönkfa	--	--	--	--	--	16.865	--	--	--	--	--	--
Összesen:	153.282	66.402	605.354	295.429	460.015	94.937	17.516	17.598	119.350	97.984	447.282	255.180



god-Budapest-Wien közötti-, a harmadik rész pedig a Szeged és a vele szomszédos állomások egymásközötti viszonylatára vonatkozik.

A gyümölcs-félék szállítási díjtételei:		Csomagolva, 100 kg-onként / 100 kg, 5 t, 10 t, 15 t/ a./ helyi, b./ kötélkei díj-szabás szerint fillérokban, illetőleg groschenekben.			
		BUDAPEST-NAGYVÁSÁRTELEPRE	HEGYESHALOMIG ill.azon át	WIENIG	SZEGEDIG
SZEGEDRŐL	alma	-	b-, 560, 454, 406	-, 250, 208, 208	
	szilva	-	-	-	
	körte	-, 292, 233, 209	-, 465, 372, 332	-, 152, 126, 126	
	egyéb gyümölcs	-	-, 333, 266, 238	-, 152, 126, 126	
DOROZSIÁRÓL	alma	-	b-, 559, 447, 401	-, 250, 208, 208	53, 37, 29, 26
	szilva	-	-	-	
	körte	-, 281, 224, 200	-, 458, 366, 328	-, 152, 126, 126	
	egyéb gyümölcs	-	-, 329, 263, 235	-, 152, 126, 126	
SZATYMAZRÓL	alma	-	b-, 559, 447, 401	-, 250, 208, 208	73, 51, 41, 37
	szilva	-	-	-	
	körte	-, 281, 224, 200	-, 458, 366, 328	-, 152, 126, 126	
	egyéb gyümölcs	-	-, 329, 263, 235	-, 152, 126, 126	
KECSKEMÉTRŐL	alma	-	b-, 501, 401, 357	-, 250, 208, 208	
	szilva	-	-	-	
	körte	-, 203, 162, 144	-, 411, 329, 293	-, 152, 126, 126	
	egyéb gyümölcs	-	-, 296, 237, 212	-, 152, 126, 126	
Jegyzet: az egymás után következő 4 szám a 100 kg 5 t, 10 t, 15 t-nál való szállítás díját jelzi.		Kocsirakományokban való szállításnál 15 % kedvezmény.			

Ha abból a kimutatásból kiemelek csak egy tételt, pl. a csomagolatlan almánál, 10 tonnás kocsi-rakománynál /11. kocsirakományú osztály/ 100 kg-ként mutatkozó különbséget a Szeged-Budapest-Nagyvásártételep közti viszonylatban: Kiskundorozsma 7, Szatymaz, Szeged-Felsőtanya 15, Kistelek 21, Kecskemét 54 fillérrel olcsóbb, mint Szeged. Természetes, hogy az exportőr ott telepszik meg, ott vásárol, ahol az ránézve előnyösebb. Ezért fejlődtek az utóbbi időben mind jelentékenyebb export-piacokká: Szatymaz, Felsőtanya, Kistelek; távolabbi viszonylatban: Kelebia, Majsa, Halas stb., és ezért fejlődött teljesen vissza a szegedi gyümölcs-export. Nyilvánvaló, hogy ez nem az exportőr kára, hanem a szegedi termelőké, ezeken keresztül pedig az egész szegedi gazdaságé.

Itt tehát méltányos, és olyan cölserű tarifapolitikára van szükség, amelyre a forgalom remélhető fellendülése révén a MÁV sem fizetne rá. A tarifa-kérdés természetesen érinti a Gazdasági Vasutat is, amelynek díjtételei ha meg is felelnek a helyi piacnak, de már kevésbé az exportnak. Itt még inkább látszólagos az az áldozat, amit a Gazdasági Vasút hozna, mert amit a szegedi háztartás veszítené ezen a címen, az többszörösen megtérülne más utakon.

Ha a tarifális bajok különösen Szegedet érintik, az útkérdés kedvezőtlen állapota az egész alföldi agrikulturának legnagyobb teherfőtele. De alig van alföldi vá-

Az útkérdés.

ros, ahol az útkérdésnek a piaci viszonyokkal való összefüggésben nagyobb jelentősége lenne, mint Szegeden. Nem lehet e-
légge hangsúlyozni, hogy Szeged gazdasági életét nemcsak a saját közigazgatási terület útai befolyásolják, hanem a vál-
tozott helyzetben kialakult és kialakítandó új "Hinterland" útai ép oly fontosak. Az is kedvezőtlen, hogy a saját köz-
igazgatási terület V-formájára; időtalanul messzire elnyulik egymástól. A felsőtanyai, északi rész közelebb van Kiste-
lek, Félégházához.

Másrészt a Szeged gazdasági érdekköréhez tartozó, de Szeged hatáskörén ki- A tiszántúli terület.
vül eső úthálózat részben hiányos, részben sok tennivalót kíván. Most, miután a bajai útsza-
kasz régi terve megvalósult, minden figyelmet a tiszántúli terület felé kell fordítani. Hiszen Dorozsmán, Sándorfalván,
Algyón kívül ma még csak ez a természetes tápterülete Szegednek.

A bevezető út végén tilalomfaként álló magas hidvámról már szó volt. Az idevezető utak közül rossz
állapotban van a Csanádi út. A Marostóbe vezető és a Nagyfai út sáros időben teherrel járhatatlan, a Kübekházáról be-
vezető út rossz, Deszk újtelepesei és a szomszédos parcellázott nagybirtokon gazdálkodók alig tudnak Szegedre jönni. A
Tápai-réten a közlekedés igen rossz, az Őszentiván-térvári összekötő utak szinte járhatatlanok. Lele a püspöki birtok el-
lenére is inkább Makóra gravitál, mert oda 14 km kövesútja van, míg a Tápai-réten nem tud keresztüljönni. Kiszombor,
Kláralfalva, Makó, Apátfalva, Magy. csanád, Magy. bánhegyes, Battonya, Mezőkovácsháza, Meggyesegyháza, Csanádpalota ma mindin-
kább elfordulnak Szegedtől, holott jobb közlekedés mellett ide vonzódnának. A szegedi exportőrök főleg Újbungonyában,
cirokban, lucerna és lóheremagban igen hasznos kapcsolatokot teremtenek ezekkel a keleti területekkel,
melyeknek Szegedhez kapcsolása mind a három piac szempontjából egyaránt életbevágóan fontos mindkét félre.

Ismeretes, hogy Szegednek Hmvasárhely felé milyen rossz összeköttetése van az Algyői kom-
pén. Földeák, Csanytelek, Szegvár, Mindszent termelői ezért Szeged helyett inkább Kistelekre men-
nek, ahová kövesítjük van. Ugyanezért járnak Kistelekre a PALLAVICINI-féle 40.000 holdas uradalomról is.

Szeged határában az úthálózat hossza kb. 200 km: ennek fele köves A saját közigaz-
gatási terület
út, egynegyede szikelt, a többi pedig kinémépített. Tanyai utakban Szegeden talán jobb a helyzet
mint a legtöbb alföldi városban, de a gazdasági élet szempontjából még sok a kívánnivaló. Az útrakeléskor a gazda
a kocsikarbantartási költségét és a piacon elérhető árat latolgatja. Ha ennek az az eredménye, hogy Felsőtanyáról el-
mennek örletni Kistelekre, ahol pedig 60%-kal drágább az örlet, vagy Alsótanya Mérgesen örlet és árul és ott 25%-kal
drágábban vásárol, ez az úthálózat következménye és nem csupán a gazda kára!

A teljesen Szegedre utalt Feketesézl, Röske, Bodom, Gyálai-rét útjai, az átokházi utak több gondozás-
zást kívánnak. Felsőtanyán a vasúttól nyugatra eső sáv szinte el van vágva a vasúttól /vadvízes, szikes területek/. A
Neszürjhegyi iskoláig köves út vezet, de a balástyai út innen a szikelt felsőtanyai útig tulságosan keskeny. A dorozs-
mai határra vezető utak jórésze pedig el van birtokolva. Egyik legfontosabb kívánnalom a Szatymaz-dorozsmai m ű út.

A város vezetősége és a mérnökség nagy erőfeszítéseket tesz, ennek ellenére még a város belsejében
is milyen hiányok vannak! Így pl. a Marstérre és a Közraktárhoz vezető utak nagyon rossz állapotban
vannak, a Szent Rókus tér, a Szent Gellért utca teherrel járhatatlan, a közlekedés valósággal veszedelmes.

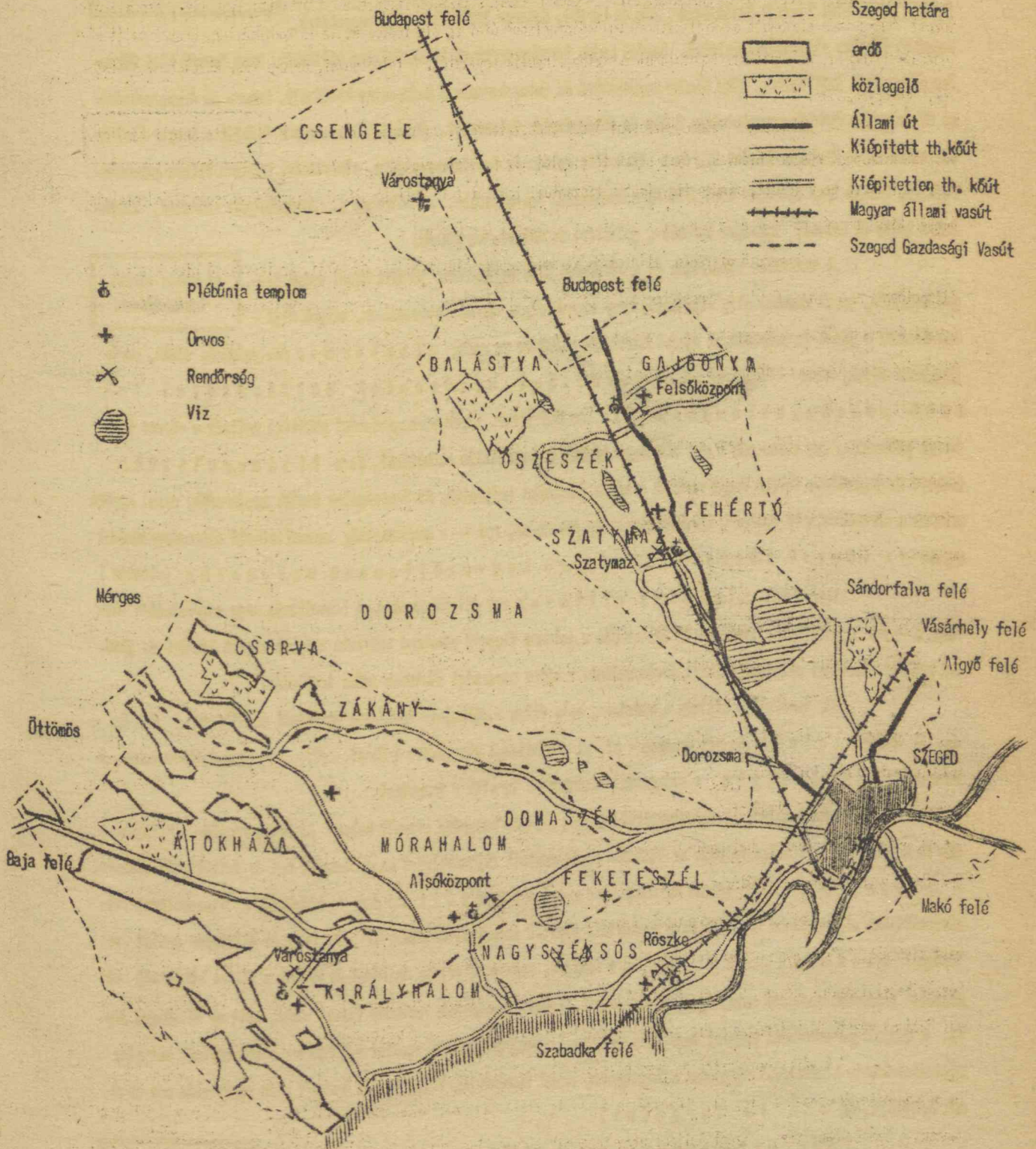
Ismeretes a városi háztartás küzdelme. Minthogy azonban a gazdasági élet elszorvadása okozza a ház-
tartási bajokat, legsürgősebb minden oly módon befektetések eszközzése, hogy a gazdasági élet megélénkülése nyomán a
városi háztartás megizmósodhassék.

A szegedi piac összezsugorodásának szomorúan beszédes bizonyítékait szolgál-

Jelmagyarázat.

- Szeged határa
- [hatched box] erdő
- [wavy box] közlegelő
- == Állami út
- Kiépített th. kőút
- Kiépítetlen th. kőút
- ++++ Magyar állami vasút
- Szeged Gazdasági Vasút

- ⊕ Plébánia templom
- + Orvos
- ✂ Rendőrség
- ⊙ Viz



tatják a Szegedről eltávozott exportőrök illetve megszűnt telepek és üzemek.

d/ Elköltözött cégek

Igy pl. az Alföldi Szegedi Szalámigyár, Jób és Loránt, Czinner Szalámigyár itt megszűntek, vezetőik Bécsben alapítottak üzletet. Aszódi Lajos terménykereskedő Sándorfalvára költözött. Back Bernát Fiai Gőzmalom nagymalmát leállította. Böhm Sándor magtisztító és gabonakereskedő Budapestre költözött. Gabona és Árukereskedelmi RT. szegedi fiókját megszüntette. A Hus és Vásárpénztár felszámolt. Megszüntette szegedi fiókját a Magyar Élelmiszerszállító és Árukereskedelmi RT. és a Viktuália gabona- és terménykereskedés, elköltözött Neumann Vilmos gabonakereskedő, Szamek Manó nyersbőr bevásárló és a Mezőgazdák Szövetkezete. A Műtrágya és Csontzsirgyár szünetel, Kistelekre tette át üzletét Schröger baromfi-, gyümölcs- és zöldség-kereskedő.

A tarifális nehézségek és a távolsági utak fejlesztése jórészt kívül esnek Szeged hatalmán, ezzel szemben alig vitatható, hogy vannak olyan városi intézkedések, melyek útját -

e/ Hibás városi intézkedések

ban állanak a piaci forgalomnak. A városi háztartás keretébe az egész piackérdés /helypénzek, vámok, partjavadalmi díjak, városi illetékek/ közgazdasági nézőpontok mellőzésével inkább pénzügyi szempontból van beállítva. Ilyen városgazdasági politika mellett a városi háztartás pillanatnyilag talán még a mai viszonyok között is megtalálja számítását. De a finanszpolitika túlzott érvényesülése tovább fogja rontani a város gazdasági helyzetét. Az áruforgalom tovább zsugorodik, ezzel együtt csökken a városfenntartó iparos-, kereskedő-osztály jövedelme, ami -- a gazdasztály szemellátható elszegényedésével együtt -- a városi háztartást egyre kedvezőtlenebb helyzetbe juttatja!

Igen nehéz circulus vitiosus sal állunk szemben. A beavatkozás nagy megfontolást kíván. A bajok megelőzése céljából az inkább csupán a jelenre figyelő pénzügyi politika helyett tágabb látókörű és jövőbe tekintő gazdasági politikának kell érvényesülnie a város gazdasági életének egész területén.

Már ismételtan utaltam a hidvámra, mely főleg a délkeleti területek forgalmát akadályozza. A kövezetvám is sok esetben - pl. az eladatlanul visszavitt árúknál - súlyos és igazságtalan teher. A borsos vágóhididíjak a szomszédos vágóhidakra terelik a forgalmat.

Sokkal súlyosabb forgalomgátló tényező a piaci helypénz elavult kulcsa. Az árlemorzsolódás és a pénzérték változása folytán az 1923-ban megállapított díjszabályzat ma groteszkül hat és feltétlenül rászorul a revízióra. Erre a várost különben kormányintézkedés is kötelezi. A díjszabályzat finanszpolitikai elgondoláson alapszik és a gyakorlati élettel szöges ellentétben áll. Szegeden az állványon áruolt valóssággal büntetik a kétszeres díjjal, szemben a földön áruolással és mintha a vásári kőklerség támogatása fontosabb szempont volna az egészségügyinél, a mutatóványosbódás harmadát fizeti annak, amit az állványon áruolt. A szegedi kereskedelmi kamarai területre vonatkozó helypénzkimutatás szerint a baromfira megállapított helypénz Hódmezővásárhely kivételével Szegeden a legnagyobb, ezzel szemben pl. Kisteleken a baromfi után egyáltalán nem szednek helypénzt, de van is forgalma!

Piacrontó hatása van a piackérdés mai rendezetlenségének is. A szétszórt piacokon a termelőknek verekedniük kell a helyért, a vásárlók nem alkothatnak maguknak képet a felhozatalról, egységes áralakulás teljességgel lehetetlen. A piacrendészet szervezete és a piacellenőrzés olégtelen. Vásárcsarnok és megfelelő exportrakodó /fedett csomagoló/ hiánya -

A piackérdés rendezetlensége

ban nem lehet várni a helyi és exportforgalom egészséges kifejlődését. Valószínű, hogy a téren is a közeljövő gyökeres változást hoz a kiterjesztésével, ami talán megindítja lesz a piac kérdése általános és nagyon szükséges rendezésnek.

Főleg export szempontjából nagy jelentősége van az áru minőségének / v.ö. Az áruk minősége. állami márkázás/. A szegedi piac mezőgazdasági áruinál főleg a gyümölcsből, csirkéből, tojásból, toliból lenne szükség exportképes, jobb minőségre.

Szeged vidékén sok fajta kiváló gyümölcs terem, és 1 millióra tehető a termőfák száma, de a tanyai közönség körében a gyümölcstermesztés jelentősége másodrendű. A kevés hozzáfértes és a szükséges földterület hiánya miatt sok silány minőségű áru jön piacra. Megtörtént, hogy az exportörnek Bécsből, Berlinből utalták vissza áruját. Az is baj, hogy a gazdák minél többféle fajta gyümölcs termelésére törekednek, pedig az exportot csak az egységes minőségű, tömeg- és fajtatermelés biztosítja. Az 1925. évi nagykőrösi gyümölcserőértékesítési kongresszus, az 1926. évi kecskeméti "Magyar Gyümölcsnap", annak megismétlése Szegeden 1928-ban, a kongresszus előadásai, a Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara tanulmányúti segítője a külföldi piacok tanulmányozása céljából, együttes akciója a Kecskeméti Mezőgazdasági Kamarával, feltérjlesztése a földmivelésügyi miniszterhez, az 1926. évi VII. országos tanyafelügyelet, stb. mind azt igazolják, hogy olyan nagyfontosságú kérdésszerű van szó, amelynek terén még sok a tennivaló. Szomorúan jellemző, hogy midőn azok a nagyobb gazdasági műveltséget igénylő, mezőgazdasági kérdések így az előtérbe kerülnek, akkor /1926/ az agrikulturnáj Szegednek, az egyetemi városnak, még nem volt gazdasági szakiskolája.

Az export szempontjából természetesen mindennél nagyobb akadályt jelentenek, valamennyi / nemcsak a szegedi / piac részére, az értékesítés mai nehézségei. Ha valahol, úgy itt tűnik ki, hogy a gazdálkodó egyén milyen tehetetlen paránya a világgazdaságnak. Éppen ebből következik a hatósági intézkedések, társadalmi és érdekeltségi szervezkedések szükség. Mind azokkal Szegeden még kis mértékben találkozunk, holott a sorkontó példák egész sorát áll Szeged előtt. Ezek közül csak Nagyörös, Kecskemét, Kiskunhalas példájára utalok.

Az 1930. évi nagykőrösi gazdasági kiállítás alkalmából az ottani Kertészeti Egyesület megjelentette Nagy Lajos könyvét a város gyümölcs-, zöldség- és főzölk termeléséről. Ebből láthatjuk, hogy a Kecskemét mögött elmaradt Nagyörös micsoda erőfeszítéseket tett és eredményeket ért el. "A háború utáni újjáépítés legfontosabb részlete Nagyörösön a közigazgatási hatóságnak a város közigazgatási viszonyainak rendezésére irányuló intézkedése." A nagyörösi polgármester már 1924-ben megállapította, hogy: "Nagyörös város legfontosabb problémája a gyümölcs- és zöldség-értékesítés megszervezése", hogy az erre irányuló törekvés teszi "a közigazgatás egyik legfontosabb ágazatát." Ez akció eredményeként jött létre 1929-ben az országban elsőnek itt létesített állami földi mezőgazdasági iskola, a Mezőgazdasági Termény- és Termékforgalmi Intézet /állami/, a városi szabályrendelet a gyümölcs, zöldség és főzölk-félék piaci forgalmának emeléséről és azok kivitelének fokozásáról, a rövid úton való, de annál eredményesebb piaci bíráskodás, a Magyar Kivitelő Cégek Országos Szövetsége, amelynek vezetőségében szegedi névvel nem találkozunk.

De ugyanakkor a társadalom és az érdekeltségek is erőteljes munkában állnak / több gazdasági jellegű egyesület /. Az eredmény nem is maradt el. Ismert dolog, hogy a nagyörösi export milyen tekintélyes tétel a

külkereskedelmi mérlegnek. Kecskeméten maguk a gyümölcskereskedők szindikátusa végezte el az exportpiacra kapcsolatos építkezéseket. A Kecskeméti Szőlősgazdák Egyesülete a közelmúltban nagy érdeklődés mellett a lmalombotatót rendezett, hogy bizonyítsa, milyen tartós téli gyümölcs lehet az Alföldön. EREKY KÁROLY rámutatott arra, hogy a vegyelemzések szerint a magyar gyümölcs taktin-tartalma nagyobb, mint Észak-Európa almái, ami az értékesítés szempontjából igen nagy jelentőségű. A nagy konzervgyárak ugyanis zselék gyártására az ilyen gyümölcsöt keresik. Micsoda reklám!



















Hogy ennek a két alföldi városnak törvényszerű munkája mit eredményezett az export terén, azt az alábbi adatok beszédesen igazolják:

A gyümölcs és kerti vetemények forgalma vagóntételekben.

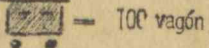
	Városi állomások Szeged-Szatymaz Szeged-Felső tanya			Kecskemét Nagykőrös			Városi állomások Szeged-Szatymaz Szeged-Felső tanya			Kecskemét Nagykőrös			Városi állomások Szeged-Szatymaz Szeged-Felső tanya			Kecskemét Nagykőrös		
	Szeged			Szeged			Szeged			Szeged			Szeged			Szeged		
	gyümölcs			szőlő			dinnyő			kerti vetemények /zöld- főzelék, saláta, ubor- ka, z. paprika, paradicsom/								
1927	382	68	3	1690	1224	1	8	22	45	4	22	26	571	1025				
1928	138	9	16	2355	1599	/	13	20	5	3	10	13	790	915				
1929	593	92	3	1780	1211	/	246	192	3	20	30	50	1510	1154				
1930	125	17	8	1295	814	1	343	256	3	23	13	36	832	1110				
1931	77	40	7	1003	971	/	246	350	1	18	47	65	636	604				
1932	8	15	4	842	535	/	146	197	28	23	5	28	393	263				

Szegednek Kecskemét és Nagykőrös mögött ilyen nagymértékű lemaradása elsősorban a tarifális viszonyokkal magyarázható, de emellett a hatósági és érdekeltségi szervezkedés hiányával is. / Ez a statisztika egyben azt is láttatja, hogy Szeged mellett miként nőnek exportpiacokká Szatymaz és Felső tanya/. Nem hallgatható el o helyen, hogy Kecskemét és Nagykőrös forgalmát is a specializálódás növelte meg onnyire. Ismert dolog, hogy Kecskemét a sárga barackkal, uborkával, Nagykőrös a meggyel, salátával, uborkával és dinnyével tette ismertté nevét. De jelentős mindkét városnak szőlő exportja is; a jelzett 6 évben Kecskemét 1002, Nagykőrös 1133 vagón szőlőt exportált; a szegedi állomások / Szatymaz és Felső tanya is / ugyanabban az időben 115 vagónnal.

Mindkét városnak specializálódásra irányuló törekvése tanulságos figyelmeztetés. E téren Szeged

1927	SZEGED	
	KECSKEMÉT	
	NAGYKÖRÖS	
1928	SZEGED	
	KECSKEMÉT	
	NAGYKÖRÖS	
1929	SZEGED	
	KECSKEMÉT	
	NAGYKÖRÖS	
1930	SZEGED	
	KECSKEMÉT	
	NAGYKÖRÖS	
1931	SZEGED	
	KECSKEMÉT	
	NAGYKÖRÖS	
1932	SZEGED	
	KECSKEMÉT	
	NAGYKÖRÖS	

GYÜMÖLCSFORGALOM
vagóntételekben

 100 vagón

is rámutathat a paprikára, az immár kiveszőfélben lévő korai rózsaburgonyára, amely Szeged kedvelt specialitása. De e téren még nagy lehetőségek vannak kihasználatlanul.

Kecskemétnél és Nagykőrösönél közelebből érdekli Szegedet Kiskunhalas példája, amelyből új Nagyköröst, új Kecskemétet akarnak alakítani. A Halasi Gazdasági Egyesület, a közigazgatási hatósággal együtt, éppen mostanában erőteljes akciót indított a gyümölcstermelés és értékesítés megszervezése céljából. Itt is, a piac megszervezése érdekében, olyan út és vasútrendszer kifejlesztése a cél, amelynek központja Halas legyen. A rendkívül jelentékeny gyümölcsexport érdekében /1930-ban 1700 vagon gyümölcs és baromfi / olyan különleges vasúti tarifákat kór, amelyek Halasnak, mint határvárosnak a központi piactól való távolságát ellensúlyozzák. Ugyanerre Szegednek sokkal nagyobb szüksége lenne, amint arra már rámutattunk.

Nem lenne vége-hossza a hasonló jellegű felsorolásoknak, amelyek mind azt igazolják, hogy a hatósági irányításnak, a társadalmi és érdekeltségi összefogásnak még igen nagy szerepe van Szegeden. Pedig Szegeden is vannak kedvező tapasztalatok arra nézve, hogy a szervezkedés milyen hamar, milyen szép eredményeket hozhat. Itt csak a SZAB gyümölcstermelési és burgonyatermelési akciójára utalok, amely utóbbi az évi 2000 vagon szabolcsi burgonya-behozatal megszűntetésével körülbelül 1,000,000 pengő tiszta hasznot biztosít Szeged gazdáinak. A fenti példák igazolják, hogy milyen következményei vannak és lehetnek a felülről való kezdeményezésnek, beavatkozásnak, - illetőleg mindezek hiányának.

Az értékesítési viszonyok ismert átalakulása ma már az alkalmazott közgazdaságtannak egy új ismeretágát hozta létre: a piackutatást. Ennek az ismeretágnak tanulmányozása közületek részére ma a szükséges dolgok közé tartozik. A piac jelentősége ma túlnőtt minden eddigi mértéken. Ma "az egyén nem ura többé gazdasági sorsának. Szervelesen bele van növe és az átalakulás szálaival hozzá van kötve" a piachoz, mert "mindaz, ami a piac változásait előidézi, visszahat az egyének egész tömegének sorsára." Vagyis a gazdálkodó "sorsa ma tényleg a piac helyzetétől függ." Ha ezeknek további vonatkozásaira gondolunk, akkor látjuk, hogy a piac- és árkutatás a közület feladata. Ennek nélkülözhetetlen alapja olyan gazdasági irányú városi statisztika, amelyen a piac- és árkutatás elindulhat.

Piackutatás.

Hogy ennek milyen gyakorlati jelentősége lehet pl. Szeged szempontjából, annak felismerése céljából legyen szabad megemlíteni a mezőgazdasági /piaci/ konjunktúra-kutatás tárgyait: 1./ a termelési költségekre és az átalakulásra vonatkozó tényezők vizsgálata, 2./ a mezőgazdaságnak és a többi gazdasági ágak konjunktúrális helyzetéből eredő kölcsönhatások vizsgálata, 3./ a hitel szerepe / a termelésben és értékesítésben /, 4./ a piaci tényezők vizsgálata, 5./ a kereslet állandósága és nagysága, a földrajzi fekvés, az áru szállítási lehetősége vagyis az úthálózat, a szállítási költségek, a tarifa és annak kihatása - mindig a versenytársak szállítási viszonyainak figyelembevételével; továbbá az áru maradárdőssége, konzerválási lehetősége, az áru mintázhatósága, egyformasága, stb.

A fenti utalásokkal csak indokolni akartam, hogy a piackutatás - főként a Szegedhez hasonló nagy agrikulturájú városok részére -, már csak a városi háztartás szempontjából is komoly feladatot jelent, amint erre talán mutat rá a nemzetpolitikai társaság közelmúltban tartott exportankétja. A városok e tekintetben hathatós munkatársra találhatnak a m.kir. Külkereskedelmi Hivatalban, amelynek az egyes kérdések vizsgálatára kü-

lön szervei vannak. A Külkereskedelmi Hivatal munkája szervesen beilleszkedik a magyar termelés piacszerű átalakulásába. Ehhez kell simulni a városi közületek ilyenirányú tevékenységének is.

II. JAVASLATOK.

A tanulmány első részében felsorolt tények is eléggé jelzik, hogy a szegedi piackérdés mennyire bonyolult, sokfelé ágazó. A probléma megoldása kettősirányúnak látszik: 1./ a piacot, a forgalmat megkönnyítő, fejlesztő anyagi létesítményekre, vagyis gazdasági célú tőkebefektetésekre van szükség. 2./ Olyan intézkedésekre van szükség, részint az állam, részint a városi hatóság részéről, amelyek a változott viszonyokhoz alkalmazkodnak. Mindezt kiegészíti a társadalom és az érdekeltségek részéről való szervezkedés, megfelelő helyekről való irányítás mellett.

Anyagi létesítmények.

Mivel az anyagi létesítmények is, a célszerű intézkedések is főleg a városi háztartást érintik, itt a dolognak csak fokozatos és bizonyos sorrendben való megvalósításáról lehet szó. Ehhez képest vannak sürgősebb jellegű és több időt igénylő feladatok, s végeredményben az alábbi elgondolások a tervszerű városfejlesztési politika keretébe illesztendők bele.

Sorrendben mindenestre első helyen áll a piacrendezés, amely feladatnak esetleg fokozatos megoldása már a jelen gazdasági évben folyamatba teendő. A piacrendezéshez a város már akkor hozzáfogott, amidőn a Marsteret feltöltötte és / 1932-ben/ a kocsipiacot ott összpontosította. E lépés folytatása: a Marster rendezése, vízvezetékekkel, csatornázással, utcai V.C.-vel való ellátása és burkolása immár tovább nem halasztható. Nem választható el a tér rendezésétől a Kálvária út és a Kossuth Lajos sugárút felől bevezető utcák burkolatának rendbehozatala.

Piacrendezés.

A kocsipiac.

A tér burkolata mosható és / egészségügyi célból/ hézagmentes legyen. A SZAB ankétja HERGÁR főmérnök kidolgozása szerint, a perronos elrendezést javasolja úgy, hogy a kocsisorok a nyugat-keleti irányban két részre osztott tér középvonalára derékszög alatt helyezkedjenek el. A tér rendezés úgy vitessék keresztül, hogy esetleg későbbi időben ne legyen akadálya a Gazdasági Vasút, valamint a közúti vasút bevezetésének, amely esetben a tér közvetlen kapcsolatot nyerhetne a vasúti állomásokkal. Amennyiben esetenként a tér nem fogadhatná be az egész kocsiparkot, úgy a kimaradó rész - a fa és takarmánypiaccaal együtt - a Nagykörút közeli szakaszán helyezendő el.

A belvárosban szétszórott egyéb piacok is főleg közrendészeti és közegészségügyi szempontból - szintén rendezést kívánnak, habár itt sok esetben jogos magánérdekek nehezítik a megoldást, amely éppen azért fokozatos lehetne azzal az elgondolással, hogy a piacok általában kisebb helyre kerüljenek. A gyalog piacokat az áruk fajtái szerint és az ipari piacok érdekeltjeinek figyelembevételével kellene átcsoportosítani. A tejpiacot a hatályosabb ellenőrzés céljából is egy helyen kellene összpontosítani /Klauzál tér/. Az iparosok és zsibárosok piacai, valamint a "Makai piac" a helyükön maradhatnának. Ez utóbbihoz kellene koncentrálni a gyalogos élőbaromfi piacot. / E kérdések megoldásánál az érdekeltségek, az iparosok

Egyéb piacok.

és zsidóbarátok kamarai képviselői meghallgatandók lennének./

A piacrendezés kérdése nem választható el a vásárcsarnok kérdésétől. A-
milyen általános megállapított kívánság a vásárcsarnok létesítése, még ma is ép annyira ki-
forratlan kérdés nemcsak a vásárcsarnok elhelyezése, hanem annak miként való kivitele is. Mindenesetre csak a tényle-
ges és előrelátható területi szükséglet megállapítása után lehet elhatározni, hogy mely cikkek kerüljenek be a vásár-
csarnokba és ehhez képest hol legyen a helye és milyen legyen a kivitele. Az ankét elgondolása szerint nem sza-
bad nagy költséggel építkezni, mert az csak növelné a használati
díjat. Az impozáns, nagytömegű vásárcsarnok helyett könnyebb ki-
vitelű, de a higiénia és a kereskedelem érdekeinek megfelelően.
"fedett piacot" kell létesíteni olyan helyen /Rákóczi tér/ és olyan módon, hogy meglegyen a vasúttal
való könnyű összeköttetés lehetősége. A vásárcsarnokban azok az áruk összpontosítandók, amelyeknél a közegészségügyi
szempont leginkább uralkodó. Ekként a vásárcsarnok a piacrendezés befejező mozzanata lenne.

Vásárcsarnok.

A piac rendezésének kérdésével függ össze az exportpiachelyről való gon-
doskodás is. Itt elsősorban a gyümölcs és zöldségfélékre gondolunk, mivel a szegedkörnyéki
gyümölcstermelés és export jövője nagy figyelmet érdemel a város és a MÁV szempontjából. Ez pedig nem történhetik
meg olyan exportrakodónak létesítése nélkül, amely alkalmas lesz arra, hogy az exportárakat és exporttöröket magához
vonzza. A kezdeményezés megtörtént már 3 év előtt, amidőn a Gazdasági Vasút vezetősége - a MÁV helybeli szakembereitől
is támogatva - egy, az exporttörök részére különleges előnyöket nyújtó, exportcscmagoló- és rakodóhely létesítésének
gondolatát felvetette. Az e célra alkalmas terület a MÁV személy és tiszai tehénpályaudvar közti, a kisvasút céljaira
kiszájitott terület /220 m hosszú és 115 m széles/, amely a MÁV vele határos 4 db. egyenként 400 m² méter területű
fedett, favázas raktárbarakk 20 m széles sávjával együtt közel 30.000 m²-nyi nagyságú.

Exportrakodó.

Ennek a különleges export-cscmagoló és rakodóhelynek követelményeihez tartoznának: a./ kényelmes,
de mellett olcsó bérletű szél- és pormentes, szellős cscmagoló helyiségek, amelyek közvetlen nagy- és kisvasúti ösz-
szeköttetéssel bírnak; b./ a fő közlekedési utakkal való összeköttetés és a vizen hozott áruknak könnyű átszállíthatá-
sa; ezzel együtt egy nagy szekértábor / 800-1000 kocsi/ elhelyezési lehetősége; c./ az exporttör helyi rege-költségei-
nek és mellékkiadásainak minimumra csökkentése abból a célból is, hogy az idegenek részére kívánatos legyen ennek az
exportpiacnak a felkeresése, ami a helyi keresletnek és ezen keresztül a termelésnek fokozására fog vezetni.

Az export-rakodónak tehát mintegy s e m l e g e s t e r ü l e t n e k kell lenni, ahol a kö-
vezetvámön kívül semmiféle városi illeték ne terhelje az árut. Az egész vonalon érvényesítendő jelszó legyen: gyors-
ság és olcsóság. Ez elsősorban abban nyilvánulhat meg, hogy a MÁV engedje át a városnak a fent említett 4 favázas
barakkot, amelyek egészen olcsón átalakíthatók lennének úgy, hogy még az idei nyári, őszi gyümölcsexport annak már
hasznát vehetné. /Erre nézve a Gazdasági Vasút igazgatójának kidolgozott terveze van./ Az itt elmaradó helypénzbevöte-
lek többszörösen megtérülnének a nagyobb forgalom, a kereseti lehetőségek, a fizető és vásárlóképesség megnövekedése
révén. Egyébként is valószínű, hogy az itt exportra kerülő áru előbb már megjárta a Mársteret, ahol lerótta a helypénzt.

Végeredményben a gyümölcstermesztésnek az export útján való kifejlesztése idővel ép úgy m e g
f o g j a növelni nemcsak a városi bérlők fizetőképességét, hanem magát a

bérleti összeget is, mint ahogy a süllyedő termény- és állatárak miatt csökkent le a bérleti ár és a bérlők fizetőképessége. Talán ez az út lenne alkalmas idővel a konzervipar kifejlesztésére is.

A vasút mellett létesítendő export-csomagoló-rakodó nem mond ellent a Marstéri piacösszpontosítás és piacrendezés gondolatának. Megfelelő kivitelben a kettő egymást kiegészítheti és mindkettőre egyidejűleg szükség van.

A piacfejlesztés gondolkörében központi helye van az útkérdésnek, amint Az útkérdés. arra a fentiekben nyomatékosan utaltunk. Ezért szükséges, hogy a törvényhatóság figyelme rái - rányuljon a tiszántúli terület úthálózatának fontosságára. Annak belátása alapján, hogy a szomszédos közigazgatási területek utainak Szeged útjaival való összefüggése mennyire kölcsönös és a határszáli helyzettől fogva jelentős honvédelmi érdek is, keresse meg Szeged városa az állami és a szomszédos közth. úthatóságokat és a már ismertetett szempontok figyelembevételével közösen állapítsák meg területeiknek Szegedre vonatkozó és kiépítendő, jókarba hozandó útvonalait. Addig is, amíg ezek megépülhetnek, sürgősen állapíttassanak meg és megfelelő karba hozassanak azok a mezei /összekötő/ utak, amelyeknek hivatása, hogy egyik th. területéről a másikéra vezessenek át /pl. a tápói rét és a Lelle részére szükséges út./

Szeged város úthatósága készíttesse el a saját közigazgatási területére vonatkozó, mezőgazdasági szempontból is optimális úthálózati tervet. Ez terjeszkedjék ki arra, hogy: mely osztályú utak, mely irányban haladjanak és ezek - fedezet esetén - minő sorrendben készüljenek el.

E terv kapcsán figyelembe veendő az áruforgalmi helyen már meglévő vagy most létesítendő berendezések /vasúti szállítóberendezések, piachelyek, közművek, postai felszerelések/. Ne szaporíttassanak azok a kisebb jelentőségű piacok, amelyek a városi kereskedelem erejét szívják el és a már meglévő közműveket feleslegessé tesszik; a piacok ne decentralizáltassanak. A tanyai útnál megakadályozandó az elbirtoklás, erősebben folytatandó a szíkelés. A Marstérbe torkoló utcák burkolatjavítása a tér rendezésének kérdésével összekapcsolandó. A közraktárhoz vezető útszakasz burkolata kijavítandó; a tanyai posta- és telefonszolgálat megjavítása is elsőrendű közlekedési feladat.

Szegeden a víziút jelentősége ma természetesen kisebb, mint a békai - Víziút; kereskedelmi kikötő. ben volt, de a mai, remélhetőleg muló állapot nem jelentheti azt, hogy a város a vízi forgalmi feladatokat mellőzheti. Két régi feladat várja a megvalósításra alkalmas időt: a rakpart megnagyobbítása fölfelé és a kereskedelmi kikötő építése. A jelenlegi rakpart egyes időszakokban kevésnek bizonyult.

A jelenlegi rakparton a rakodó vágány mellett szükséges gépi berendezések, tárházak el sem férnének és ez a hely a klinikákra való tekintettel a célnak nem megfelelő, azért megfelelő berendezésekkel olyan kereskedelmi kikötő építésére lesz szükség, amely egyben téli kikötőnek is megfelel. Ez alig képzelhető el másutt, mint a Boszorkánysziget és Közraktár irányában, ahol az állomásokhoz való közelség és a part szélessége lehetővé teszi annak célszerű kialakítását. Mivel ez jobb időkre szóló, nagyobb feladat, itt is sürgősebb tennivaló lenne a rakodó vágánynak kitérő berendezéssel való ellátása és a rakparthoz vezető utak jókarban tartása. A jelenlegi félreeső téli kikötő, amely javítóműhellyel is jól el van látva - , út, raktárak és vágányösszeköttetés hiányában rakodásra nem alkalmas.

Nem hallgathatjuk el a város fejlesztése szempontjából azt a széles perspektívájú, újszerű elgondolást, amely a városfejlesztési ankét során legújában felmerült. Ez Különböző elgondolások, az elgondolás a szegedi forgalom jövő alakulásával és azzal a ténnyel vet számot, hogy az egyébként jó állapotban lé-

vő vasúti hid a nemzetközi fővonalakon közlekedő, 20 tonna tengelynyomású, nagy toherkocsik és nehezebb típusú mozdonyok részére nem felel meg. Ha Szeged nem akar kikapcsolódni a nemzetközi forgalomból, akkor új vasúti hídra lesz szüksége. Ez alkalmat adhatna a Szeged-állomás megfelelő kifejlesztésére és a jelenlegi vasúti hidnak a közúti forgalom céljára való átadására, ami mentesítené az Eiffel-hidat a jelenlegi agrárforgalomtól. Az alsóvárosi gazdaközönségnek a Tiszántúllal való közlekedése / a Templomtéren, Iskola utcán keresztül/ sem a város, sem a gazdaközönség részére nem megfelelő.

Az újonnan építendő híd a Rendező p.u. feletti egyenes vonalnak a meghosszabbítása irányában épülhetne meg, a mai Szeged állomás pedig / esetleg / tovább bővíthetne, mint fejállomás, kb. a Liliom utcáig, illetve a József főherceg térig, ahol a városba vezető úttal együtt megfelelő városias környezetbe kerülhet.

A rendező- és teherpályaudvarral kapcsolatosan épülnének ki az iparvágányok, ami magával hozza a szegedi iparnegyednek ezen a környéken való kialakulását, a létesítendő kereskedelmi kikötővel való összefüggésben. Amennyiben egyes gyártelepek a víz közelségét nem kívánják, azok elhelyezhetők a Szeged-Rókus állomás és a dorozsmai szállásvágányok környékén, amelyek kibővítésének könnyű lehetősége van. Ez a messzelátó terv lehetővé tenné a jövőben a piacok végleges egyesítését a mai vasúti híd közelében, a Tisza partján és a vasútak végállomásai mellett.

A közlekedés kérdéséről szólva, a hatóság figyelmébe ajánljuk a légi közlekedés jelentőségét. Nem csupán a posta, a személyszállítás és a nemzetközi forgalom szolgálatába állítható ma már ez az új forgalmi eszköz. A közelmúltban olvashattuk, hogy Bulgária már az időn repülőgépen szállítja a földiepret a német piacra.

A szegedi piacfejlesztés céljából szükséges intézkedések -- a helyzetnek az eddigiekben történt ismertetése alapján önként következnek.

Célszerű intézkedések:

Már évekel előbb felmerült a három hetivásáros nap bevezetése, amit akkor a város vezetősége nem tartott célszerűnek. Az exportkereskedelem kívánságára azonban a

A helyi piac fejlesztése céljából:

SZAB ankétja állást foglalt a három hetipiacos napnak a gyümölcs-szezonnal kapcsolatos beállításával mellett. A SZAB javasla-

3 hetipiacos nap,

tának indoklásából itt is rá kell mutatnom arra, hogy a gyümölcsérés idején szombattól, szerdáig -- főleg az export érdekében -- nem várható felhozatal. Ha a termelő nem tudja itt piacra hozni az árut, elmegy oda, ahol azt kellő időben értékesítheti. A pénteki piacos napnak az volna a jelentősége, hogy így szombaton hajnalban Bécsben, vasárnap pedig Berlinben lehet a gyümölcs.

Megfelelő helyen bőven utalunk a helypénz, hidvám és különféle piacjellegű illetékeknek a forgalomra való visszahatására. A helypénzről elmondottak a tennivalók iránt

Helypénz, hidvám.

nyát eléggé jelzik. Az ismert kormányintézkedés miatt itt különben is adott helyzete áll szemben a város, amely nem térhet ki a háztartási költségvetésnek olyan átalakítása elől, amelyben a városgazdasági élet regenerálásának a gondolata érvényesül.

A hidvám szedésénél is -- utalással a már elmondottakra -- a közgazdasági szempontoknak kell érvényo-

sültnők. Az okos kereskedő módján, "nagyforgalom, csekély haszon" elvéből kell kiindulni. A város vezetőségének ajánljuk a SZAB ankétján felmerült azt az elgondolást, amely szerint legalább a hetipiacos napokon lecsökkentett hidvámot /városi dumping! / a kocsik visszamenetelen alkalmával kell szedni. Ennek indoka az, hogy bejövetelekor a tömeges forgalmat semmi sem akadályozná, másrészt az idegenből bejövő akkor fizetne, amíg árúját már értékesítette. Számítani lehet arra, hogy a hidvámkedvezmény, / amit az érdekelt területeken - a helyi pénz változtatással együtt - közhirré is kellene tenni / megnövelné a városban a kocsiforgalmat és az idegenek vásárlásait. Így a hidvánál részben elmaradó közvetlen haszon más formában megtérülne.

A piaci jellegű városi jövedelmek ugyanis a szegedi fogyasztó nyakába szakadnak, vagy pedig az angy is nehéz helyzetben levő exportot terhelik. Igaz, hogy az újszerű elgondolás mellett átmenetileg megcsökkenő, közvetlen piaci bevételeket a városi költségvetésben a pótló kulcsának emelésével kell ellensúlyozni. De a remélhetően megnövekedő és olcsóbb piac, valamint a vidék nagyobb mérvű beáramlása és az így jobban táplált ipar és kereskedelem megismosodása ellensúlyozni fogják a felémelt adókulcs terhét. Egyébként a kétségtelenül meglévő érdekellentétnél az elszegényedett vásárlóközönség és az agrárról szorítása alatt szenvedő és városi vagyont bőlő agrárközönség érdekei kívánnak hathatósabb védelmet.

A piacutatással kapcsolatban rámutattam a városi statisztika hiányára.

Városi statisztikai és
exporthivatal.

A statisztikai felvétel elsősrban a helyi piacra támaszkodik, de visszanyúlik a termelésig és az exporton keresztül az összes számbajelölhető bel- és külföldi piacokon végződik. Lényegében az exporttal összefüggésben és annak szolgáltatában áll s ezért talán lehetne olyan megoldást találni, amely szerint ennek a statisztikai és export-hivatalnak fenntartását az igénybevevők részéről származó illetékszerű bevételek biztosítanák. E statisztikai hivatalt a gazdasági ügyosztállyal esetleg a Ker. és Iparkamarával kapcsolatban lehetne fenntartani, kiépíteni. E célból egy megfelelő képzettségű, a vonatkozó hazai és külföldi irodalomban jártas tisztviselőnek és egy irodai segédnek alkalmazása lenne szükséges. Ez a hivatal végezhető el - a szóbajelölhető intézményekkel való kapcsolat útján - a Szeged szempontjából szükséges ár és piacutatást. Bizonyára a SZAB és az egyetem megfelelő intézetei is fenntartanák a hivatallal a kapcsolatot.

Az átmenő és exportforgalom természete hozza magával, hogy itt a tennivalók legnagyobb részét a város hatalmi körén kívül vannak. E célból az államnak az ország és

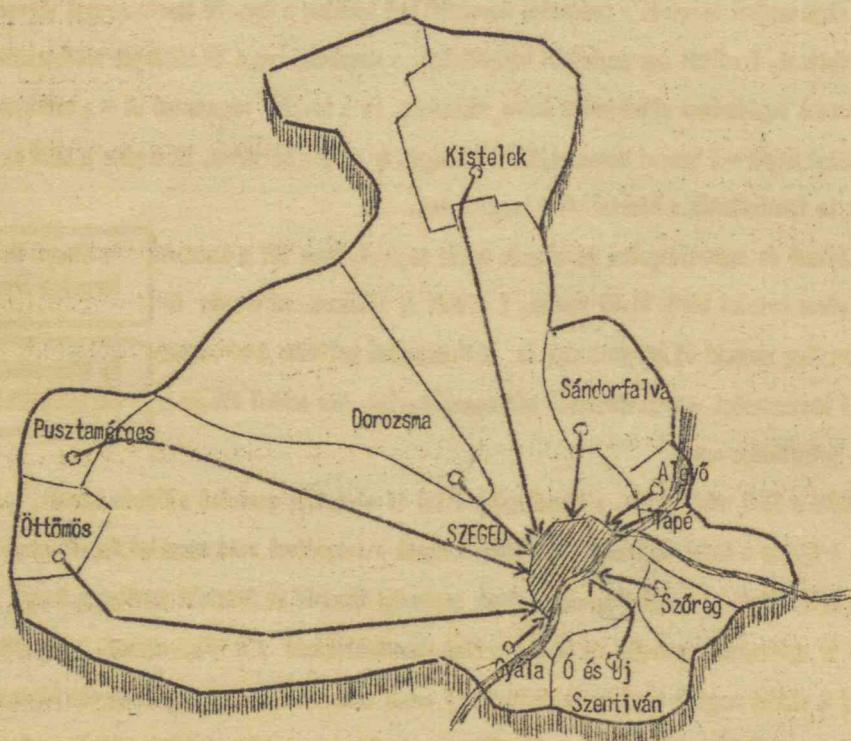
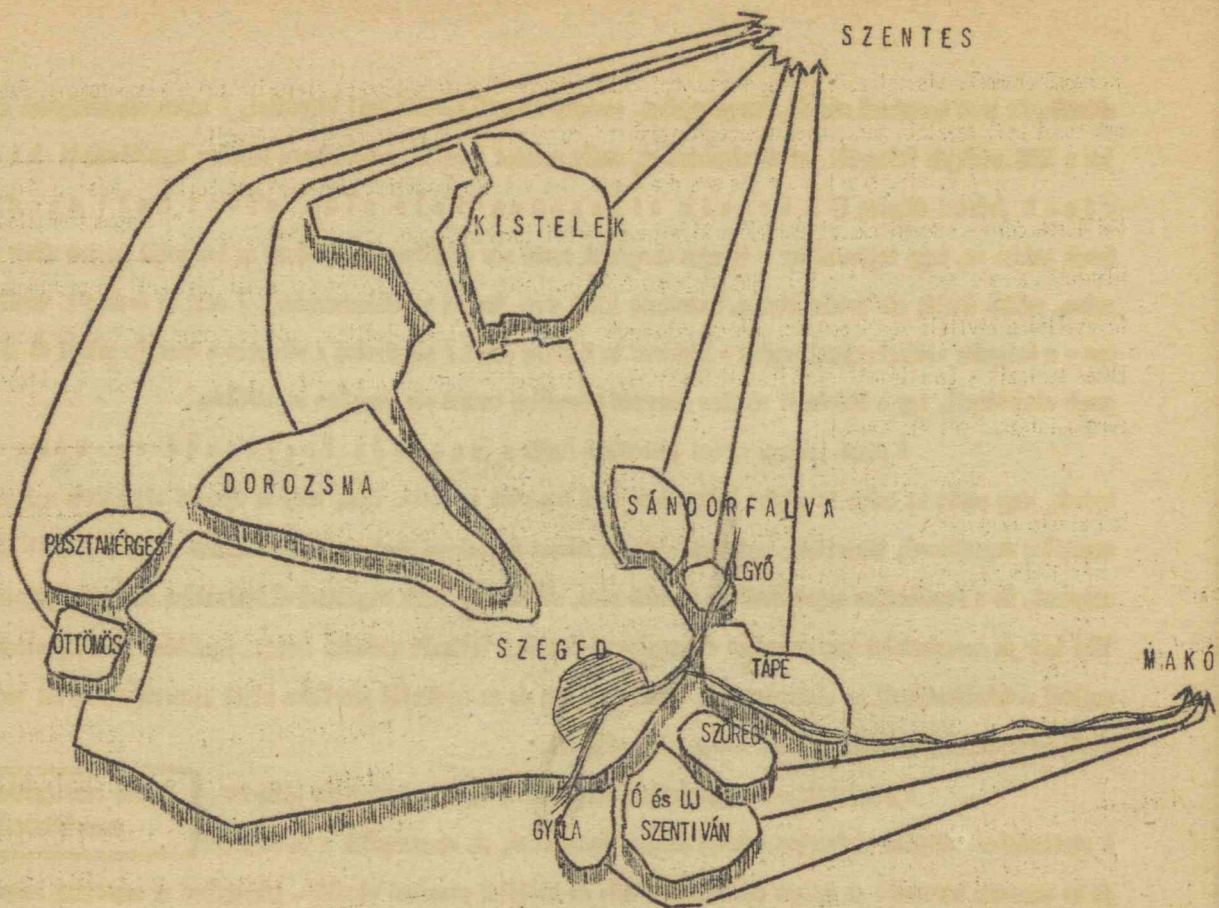
Az átmenő és export-
forgalom érdekében.

Szeged változott viszonyaihoz szabott új közgazdasági és közigazgatási politika érvényesítésére kell törekednie. A közgazdasági vonatkozásokról már megemlékeztem. Nem sokkal kisebb a közigazgatási politika jelentősége sem.

Új közgazdasági és
közigazgatási politika

Amióta a SZAB ankétján ez, a közvélemény által is sürgetett gondolat előtérbe került, azóta örvendetes lépés történt ez irányban a bajai és bácsbokrogi főispánságnak a szegedivel való személyi kapcsolata révén. A szegedi táblai kerület kibővítését is remélni lehet. Ezeknek gazdasági hasznát az érdekelt területek érezni fogják.

De az egészséges gazdasági és közigazgatási decentralizáció / a túlméretezett Budapesttel szemben / és centralizáció / a vidéki nagyobb emporiumok érdekében / ennél többet kíván. Itt olyan nagyobb közigazgatási terület egységek alakítására gondolok, amelyeknél a kulturális, gazdasági és szociális érdekek jobb és gyakorlatibb ki-elégítése lehetővé válik. Ez esetben az ilyen intézményekkel ellátott városok kisugárzási köre és ereje a vidék javára



is megnövekednek. Viszont az egy érdekkörbe vont vidék nagyobb életlehetőségeket biztosíthatna a központoknak. Szegednek módot kell találnia arra, hogy a közigazgatási reform végrehajtása során érdekeit megvédje.

Részesedés az
exportforgalomban

A m. kir. Külkereskedelmi Hivatal működésébe szervesen kell beilleszkednie a szegedi export érdekében kifejtendő városi tevékenységnek is. A kivitel ma már általában a kompenzáció alapján bonyolódik le. Ezért Szegednek szoros összeköttetést kell fenntartania a hivattal a kiviteli kontingensben arányos részesedés érdekében. / A közelmúltban volt Szegeden ezirányú tárgyalás /. Ehhez tartozik a termelésről való állandó tájékoztatás. Minthogy az idén bőséges termésre van kilátás, sürgős intézkedésre van szükség.

Tarifapolitika

Döntő jelentőségű tényezője az exportnak a tarifakérdés, melynek megoldása azonban kivülesik a város hatáskörén. Nincs az országban még egy olyan mostoha sorsu termőterület, mint a szegedi, mely csak a többen keresztül tudja terményeit értékesíteni. A DÉLVIDEK ma valósággal az ország háta mögött fekszik. Forduljon Szeged sürgősen a kormányhoz azzal a kéréssel, hogy a trianoni bajok által legjobban sújtott város gazdasági téren való megsegítése tekintessék elsőrangú országos feladattá. Kivételes intézkedéseket kell kérni a budapesti piacra irányuló szállítmányok részére, hogy a szegedi állomás kb. Főlegyháza - Kistelekkel azonos tarifát élvezzen. Eszközölje ki a város, hogy a MÁV és a SzCsEV 50 km távolságból szegedi hetipiacos napokon Szeged irányban kedvezményes személy- és árutarifát vezessen be: összevont egységes osztályozású díjtételek, gyorsárú és expressz megszüntetése, kedvezményes tarifa élőállatra, nettóérti jegyek többnapos érvénnyel, fuvardíjlevél és mellékköltségek leszállítása. — A Szeged - Makó - Hmvasárhely - Szentes - Csongrád - Főlegyháza útnyolcas megvalósítása. Közvetlen átszállás nélküli közlekedés a határon, át lépési igazolványok kiadása, vásárnapokon az elcsatolt déli és keleti területekről filléres vonatok.

Gazdasági Vasút

A Szegedi Kisvasuton a piacnapokhoz igazodó menetrend és tarifapolitika érvényesüljön. Meg kell vizsgálni, hogy a vasút környékén terményszállítmányokban mi az arány a vasuti és tengelyen szállított mennyiség között és hogy ezt az arányt hogyan lehetne a vasút javára megváltoztatni. A tanyai termelőt ki kell oktatni, hogy a vasuton szállított gyümölcsért jobb árat kap.

Módot kellene találni arra, hogy a pusztamérgesi környéket esetleg városi autójáraiakkal a gazdasági vasút mérgei szárnyvonalához kapcsoljuk. Ez a szegedi iparnak és kereskedelemnek is javára szolgálna. Nagyobb mennyiségű gyümölcs- és főzelékszállítmányok kísérelt ingyen kellene szállítani, díjkezdményben kellene részesíteni már a 3000 kg rakományt és megengedni a gyűjtőkocsirendszert.

Amit az állam a termelés irányítása és átszervezése terén az egész országban tesz, feladata a városi közsületnek is. Szeged jövője nagymértékben a termelés ésszerű átszervezésétől függ. Ez elsősorban a primörök termelése terén történhet. A mai kiélesedett versenyben a piacon annak van előnye, aki hamarabb megjelenik árujával. Ezért Szegednek déli fekvéséből a korai gyümölcs és főzelékfajták termesztésére kell magát rávennie. Az egységes fajta és tömegtermelés érdekében erőlyesen folytatni kell a földmívelésügyi ministerium, a város, a SZAB és a Szegedvidéki Gyümölcsterm. Egyesülete máris eredményes akcióját. A földbérlet szerződésileg is kötelezhető telepítésre, viszont a pontos bérfizető ingyen gyümölcsfaoltványokat kapjon.

Ez a nagy munka természetesen nem történhet a gazdasági felügyelők számának emelése nélkül. Jelentéseiket terjesszék be rövidebb időközökben és terjesszék ki részletesebben a gyümölcstermelésre és kertészetre; adjanak hű

termésbecsléseket. Ennek jó hatása az áralakulásra és az exportra nem maradhat el.

A tanyalátogatásokról részletes jelentések készüljenek, mert a jövőben csak így lehet értékesíteni a tapasztalatokat. Ezek alapján készítendő el a jövő évi nyers munkaprogram, melyet termelési és értékesítési ankétnek kellene megvitatnia.

Minden intézkedés hatástalan lesz, ha nem támasztja alá tervszerű és egyöntetű népművelés. A szegedi tanyai népművelés a hivatalos kereten is túl eredményesen halad előre. Bizonyára nem becsülhető le ezen a téren a Szegedi Alföldkutató Bizottság tevékenysége / tanyai előadások, az intelligencia megszervezése a termelés átszervezése céljából, a Gyümölcstermelők Egyesülete megszervezése, gyümölcspolító tanfolyamok, egyéb gyakorlati tevékenység/.

A felnőttek irányítása könnyebben menne, ha a tanyai ifjúság már az iskolában rendszeres gazdasági oktatásban részesülne. A tantervben ez a gondolat kifejezésre jut, de ennél többre van szükség. Az elemi iskola IV. osztályában segédkönyv volna bevezetendő, melynek alapján a kora őszi és tavaszi hónapokban lehetőleg a szabadban elsajátíthatnák a legszükségesebb ismereteket.

Széleskörű népművelés mellett a termelők érdekeltségi szervezkedése is szükséges. A városnak ezt minden eszközzel elő kellene mozdítania.

Az export fejlesztése feltételezi a kereskedői érdekeltség szervezkedését is. Hogy az mit jelent, lent, azt igazolhatja Nagykőrös és Kecskemét példája. Végeredményben a szervezkedés termelői és értékesítő szövetkezetekben csúszosodhat ki. Már most kellene azonban arról gondoskodnunk, hogy a meglévő technikai berendezések a gyümölcs hűtőházitárolására is menőn előbb rátérjenek.

Nagy jelentősége van a tudományos kutatásban és kísérletügyi téren a m. kir. Alföldi Mezőgazdasági Intézet négy állomásának. Ugyancsak bekapcsolódott ebbe a munkába a SZAB és az egyetem több intézete is. Nagy szükség lenne Szegeden olyan mezőgazdasági és szociográfiai térképre - amilyent ROOSEVELT mint New-York állam kormányzója készíttetett / Looking forward c. könyve/.

oooooooooooooooooooo

ÖSSZEFOGLALÁS:

1. A közel jövő tennivalói

- 1/ Piacrendezés /beleszámítva a Marstér és a betorklóú utcák rendbehozatalát/
- 2/ Export-rakodó létesítése
- 3/ Piaci biráskodás és 3 hetipiacos nap bevezetése; a helypénzek és piaci illetékek leszállítása
- 4/ Megállapodások a m. kir. Külkereskedelmi Hivatallal a kompenzációs exportforgalomban való részesedés tárgyában
- 5/ Adómentes cukor biztosítása a termésfölöslegek konzerválása céljából
- 6/ Tárgyalások a MÁV - val kedvezményes tarifa ügyében / SzCsEV és Sz Gazd.Vasut /
- 7/ Gazdaságpolitikai terv készítése / bérletek, gyümölcsfatelepitések, piacutak, statisztikai hivatal/

II. További feladatok .

- 1./ A vásárcsarnok megépítése.
- 2./ Az útkérdés rendezése karöltve az állammal és a szomszédos törvényhatóságokkal. / E célból átfogó program készítése./
- 3./ Állandó kiállítási csarnok építése.
- 4./ Az inségmunkák során a kereskedelmi kikötő előkészítése.
- 5./ Konzervgyár alapításának elősegítése.
- 6./ Az érdekeltségi szervezkedés előmozdítása.
- 7./ Az érdekelt intézmények tudományos kutató és kísérleti munkájának támogatása.

□□□□□□□□□□□□□□□□

A SZAB azzal hívja fel a város vezetőségének figyelmét a fentebbiek során megállapított tényekre és javaslatokra, hogy a városi törvényhatóság gazdasági bizottsága e kérdéseket vizsgálja meg, a tennivalókra nézve tegyen előterjesztést és azzal a legközelebbi tvh-i közgyűlés behatóan foglalkozzék.

□□□□□□□□□□□□□□□□

A SZAB piacankétja nyomán a vitában résztvevő törvényhatósági bizottsági tagok még március havában közös indítványt terjesztettek a város hatósága elé, melyben az idén tavasszal már sürgősen megteendő intézkedésekre tettek javaslatot. Az indítványt a törvényhatóság Mezőgazdasági Bizottsága csekély módosításokkal egyhangúlag el is fogadta, sajnos azonban nem szerepel a júliusi közgyűlés tárgysorozatán sem .

□□□□□□□□□□□□□□□□

□□□□□□□□□□□□

□□□□□□



C 5667